भारत की राजपन The Gazette of India

अस्ट्रधारण EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4 PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित PUBLISHED BY AUTHORITY

₹. 158) No. 158) नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 29, 2008/आहिबन 7, 1930 NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 29, 2008/ASVINA 1, 1930

महापत्तन प्रशुरक प्राधिकरण

अविस्थान

मुम्बई, 29 सितम्बर, 2008

सं, टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीडी,—महापतन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्रधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आवेशानुसार, न्हाचा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टीर्मनल प्राइवेट लिमिटेड के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए उसके प्रस्तव का निपटान करकाई ।

अनुसूची

महाबतन प्रशुत्का प्राधिकरण

मामला सं, टीएएयपी/14/2008-एनएसआईसीटी

न्हरवा शेक इंटरनेशनल कंटेपर टर्मिपल प्राह्मवेट लिपिटेड

आवेरक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 19वें दिन प्रारित)

यह मामला न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए उससे प्राप्त प्रस्ताद से संबंधित है ।

- 21. नवन्बर, 2000 में निर्धास्ति एनएसआईसीटी पर प्रशुक्त उस समय अंगीकृत दो वर्षों की प्रशुक्त वैधता वक्र का अनुसरण करते हुए नवन्बर, 2002 में समीक्षा के लिए देव हो गया था। खूंकि एनएसआईसीटी ने अपने प्रशुक्त की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव वाखिल नहीं किया था, इसलिए एनएसआईसीटी पर प्रशुक्त पुनः निर्धारित करने के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू की एई थी। इस प्राधिकरण ने प्रतिवेदित कारणों से और अपने आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 में विनिर्दिष्ट शतों के अधीन, एनएसआईसीटी में उस अमय प्रचितित दर्शों में लगभग 13 प्रतिशत की कटौती की थी। खूंकि रॉयल्टी की संपूर्ण लागत नवम्बर 2000 के आदेश में पार करना रूप में स्वीकृत किया गया था, इसलिए इसी स्थिति को जुलाई, 2005 में अपनी और से की गई समीक्षा में बनाए रखा गया था।
- 22 पार करना रूप में स्वीकृत संपूर्ण रायल्टी के संबंध में इस प्राधिकरण के निर्णय के बारे में जहाज़्सनी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआस्टीएच) द्वारा प्रदक्त सलाह पर, रायल्टी व्ययों के संदर्भ में मार्च, 2006 में एनएसआईसीटी प्रशुक्त की दोबारा समीक्षा की गई थी और इस प्राधिकरण ने 7 मार्च, 2006 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश द्वारा, पूर्ववर्ती प्रशुक्त की 12 प्रतिशत की और कटौती प्रभावी की गई थी।
- 3. एनएसआईसीटी के संशोधित प्रशुक्क की वैधता आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 की अधिसूचना की तारीख से 3 देशों के लिए निर्धारित की गई थी। चूंकि आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2006 भारत के राजपत्र में दिनांक 4 अगस्त, 2005 को अधिसूचित किया गया था. इसलिए एनएसआईसीटी प्रशुक्क की वैधता 3 अगस्त, 2008 को समाप्त हो चूकी है।
- 4.1. संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में, एनएसआईसीटी ने निम्नलिखित बताया है:--
 - (i) एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच रियायत क्यार (सीए) का अनुच्छेद 14 लाइसेंसधारी (एनएसआईसीटी) को क्रार की सतौ में संशोधनों का अनुसंध करने की अनुमति देता है, यदि सीए की तारीख के परचात कानून में बदलाव किया जाता है। इस संबंध में, सीए "कानून", "सरकारी प्राधिकरण", "कानून में बदलाव", "कानून में बदलाव के अंतर्गत सहत" शब्दों को परिभाषित करता है।
 - (ii). रियायत क्रार के अनुसार टीएएमपी एक सरकारी प्राधिकरण है। रायल्टी के माग को लागत रूप में अस्वीकार करने की टीएएमपी की कार्रवाई, रियायत क्रार के अनुष्केद 14.2 के अधीन कानून में बदलाव रूप में माने जाने के लिए पावता प्राप्त करता है।
 - (iii). एनएसआईसीटी के पास अनुच्छेद 14.3 कानून में बदलाय के अधीन राहत माँगने के अलादा कोई विकल्प नहीं है क्योंकि टीएएमपी द्वारा अयोमुखी प्रशुक्क संशोधन ने उचित प्रतिलाम अर्जित करने के उसके अधिकारों को पर्याप्ततः और प्रतिकृततः प्रभावित किया है।
- 4.2. एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 24 मार्च, 2008 में कही गई अन्य मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-
 - (i). एनएसआईसीटी ने उत्पादकता और पत्तन परिसंपत्तियों के सर्वोत्तम उपयोग के क्रम में नए तलियहन निर्धारित किए हैं, जिसने भारत में सभी भावी पत्तन रियायतों के लिए नया तलियहन स्थापित करने में सरकार की मदद की है।
 - (ii). रियायत पर हस्ताक्षर करते समय, कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुत्क के निर्धारण के बारे में कोई परिभाषित नीति नहीं थी। टीएएमपी ने दिसम्बर 1996, नवम्बर 2000 के अपने आदेश और अगस्त 2005 की अपनी ओर से समीक्षा द्वारा पूरी तरह से रॉयल्टी स्वीकृत की थी जोिक 31 मार्च 2005 के संशोधित दिशा—निर्देशों के अधीन किया गया था। 31 मार्च 2005 के संशोधित दिशा—निर्देशों के अधीन किया गया था। 31 मार्च 2005 के संशोधित दिशा—निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, प्रशुत्क निर्धारण इस तरह से सुनिश्चित किए जाने के लिए किया जाए कि राजस्व हिस्से /रायल्टी को लेखा में नहीं लेने के कारण प्रचालक को नुकसान की संगावना नहीं हो। इस 16 प्रतिशत आरओसीई को उन बीओटी मामलों में हर समय बनाए रखने थी जरूरत है जहां बेली प्रक्रिया जुलाई, 2003 से पहले पूरी हुई थी। अगस्त, 2005 के अपनी ओर से आदेश की अप्रैल 2008 में अपनी ओर से समीक्षा ने प्रशुत्क के निर्धारण के समय लागतों के रूप में पूरी रायल्टी की अनुमति नहीं दी थी। इस कार्रवाई द्वारा एनएसआईसीटी ने इसके स्वीकृत प्रतिलाम से अस्वीकृति को वहन किया है, जिससे नुकसान हुआ है।

(iii). वर्ष 2000 से 2007 के दौरान, एनएसआईसीटी ने माजाओं में लगातार वृद्धि द्वारा प्रचालनों को जारी रखने और सुधार करने की कोशित की है। जेएनपैटी को एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित अतिरिक्त माजा से असी लाग हुआ है और अतिरिक्त रायरिस्टमों और पोत संबंधी प्रभार अर्जित किए हैं।

(iv). 600 मीटर की घाट लाइन और 28 डैक्टेकर के यार्ड की मौजूदा अवसंख्यना के सत्थ, एनएसआईसीटी ने 1A7 मिलियन टीईयू (जीकि मूल परिकल्पित क्षमता से दोगुना से अधिक हैं) की मात्राओं के इंडस्तन की प्रवैधित किया है और विश्व में घाट लाइन के प्रति मीटर प्रहस्तित अधिकतम मात्राओं में से एक हैं।

(v). मात्राओं में वृद्धि के माध्यम से /दक्षता में वृद्धि करते हुए लागतों में कमी करने की और संमरवना नहीं रह यई है क्योंकि एनएसआईसीटी अब अपनी समता से अधिक प्रचालन कर रहा है।

(vi). एक्एसआईसीटी द्वारा करार की नई राबक्टी इस पक्ष पर थी कि यह एक पार करना होगा और उपयुक्त प्रशुक्क समायोजन एक्एसआईसीटी के हिंत की स्था करेंगे। तथापि, संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के खंड 28.1 के अनुसार, उन बीओटी सामलों में जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई, 2003 से पहले अंतिम रूप दे दिया गया था, प्रशुक्क परिकलन प्रशुक्क के निर्धारण के लिए लागत रूप में रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के इस प्रकार से लिया जारा है, परंतु अगले निम्मतम बोलीदाता द्वारा छन्दिरत अधिकर्तम संशि। विनिधमों में इस बदलाव का लागतों के डीचे पर निम्मतम स्था प्रशासन प्रदेशा:--

मह और वर्ष	रॉयस्टी प्रति टीईयू	मीजूदा राजस्य के % क्षय में
जुलाई 2008	1,542	55%
जुलाई 2009	1,960	70%
जुलाई 2010	2,086	75%

(vii). मीजूदा प्रशुक्क समीक्षा पिछले तीन वर्षों अर्थात 2005 से 2007 के लेखामरिक्रित लेखों और अनले तीन वर्षों अर्थात 2008 से 2010 के अनुमानों पर आधारित है।

(viii). प्रशुक्क समीका के मुख्य बिन्दु और आधार भान्यताएँ निम्नलिखित 🕏—

(क). प्रमुख्य १ जनवरी, 2005 के बाद प्रस्तुत ऑकड़ों के आधार पर १ जुलाई, 2008 से संशोधित किया जाना है।

(ख). बोली जमा करने के समय और 31 मार्च 2005 तक प्रचलित विनियमों के आधार पर संपूर्ण अवदि 2005--2010 के लिए लागत रूप में 100 प्रविशव शयहरी पर विचार किया गया है।

(ग). पूंजी पर प्रतिलाम मौजूदा दिशा-निर्देशों दिनांक 31 मार्च, 2005 के अनुसार सुविचारित किया गया है।

(घं). वर्ष 2005 से पहले अधिक लागों के लिए समायोजन नहीं किया गया है क्योंकि बोलिक जमा करने के समय और 31 मार्च 2005 तक अधिक प्रतिलाम/अर्जित दक्तता के परिकलम की संकल्पना नहीं थी।

- (ड.). (i). जेएनपीटी ने वर्ष 2005, 2006 और 2007 में क्रमका 1,999 मिलियन टीईयू, 1,260 मिलियन टीईयू और 1,148 मिलियन टीईयू प्रहस्तित किया है। जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2006 में, 680 मीटर घाट लाइन, सर्वोत्तम मात्रा से प्रहस्तित 1,280 मिलियन टीईयू की उच्चतम मात्रा के आधार पर जोकि एनएसआईसीटी द्वारा 600 मीटर से प्रहस्तित किया जो सकता है, 1,1, मिलियन टीईयू है।
 - (ii). पौपीपी परियोजनाओं के लिए दिशा-निर्देशों के आधार पर, एनएसआईनोटी की अधीरकम समता 1.1 मिलियन टीईयू परिगणित किया गया है। इसके मृद्देनज़र, वर्ष 2006 हैं 2008 के लिए 1.10 मिलियन टीईयू से अधिक एनएसआईसीटी द्वारा अर्जित अंशदिम एनएसआईसीटी की दक्षता एनएसआईसीटी की दक्षता के कारण है और ऐसी दक्षता से एनएसआईसीटी को हुए लागों को एनएसआईसीटी द्वारा बनाए रखे जाने की अनुमति दी जानी चाहिए। वसता अर्जनों का परिकलन वर्ष 2006 से 2007 के दौरान 1.10 मिलियन टीईयू से अधिक प्रहरितत मात्राओं के लिए अंशदान (राजस्व – परिवर्ती सांगत) पर आधारित है।

(व). पत्तन/सरकार एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित 1.10 मिलियन टम से अधिक मात्राओं पर देंग रायस्टी का 100 प्रतिशत लामार्थी है।

(ह). भारी दार्विक मात्राएँ 1.70 मिलियन टीईयू पर सुविचास्ति की गई हैं जोकि संशोधित पीपीपी प्रसुक्क दिसा—सिर्देशों के अधीन वधा स्थापित सर्वात्तम समस्ता है। 5.1. ५नएसआईसीटी ने प्रशुक्क के मौजूदा स्तर में 46 प्रतिशत की एक्रास द बोर्ड वृद्धि प्रस्तावित की है।

एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए लागत विवरणों में यथा निर्दिष्ट मौजूदा प्रशुक्क स्तर पर वित्तीय स्थिति निम्नवत् है-

वर्ष		प्रधासन आव (फपवे लाखों में)		निवल अधिरोष(+) / घाटा(-) (फ़मवे लाखों में)		निवत अधिशेष(+)/घाटा(-) प्रचालन आय के % रूप में	
	मीजूदा वर्षे	प्रस्तावित दर्रे	मीजूदा दर	प्रस्तावित दरे	मौजुदा दर्र	प्रस्तावित दर्रे	
2008	30351.56	43101.51	(8499.33)	4250.60	-28.00%	9.86%	
2009	30351,98	43101.94	(13201.42)	(451,47)	-43.49%	-1.05%	
2010	30352.41	43102.37	(15887.52)	(3137.56)	-52.34%	-7.28%	
				औसत %	-41.28%	9.51%	

- 5.2 प्रस्तावित मसौदा दरमान में, एनएसआईसीटी ने परिभाषाओं और सामान्य निबंधन एवं शर्तों के लिए पृथक खंड शामिल किया है। इसने विविध सेवाओं जैसे सील लगाना / उताएना, सीशाशुस्क निरीक्षण के लिए टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार, उपयोक्ताओं की गलती के कारण पांत के अधिक समय तक रूकने के लिए प्रभार, आदि के लिए भी प्रभार निर्धारित करते हुए नया खंड शामिल किया है।
- 6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएसआईसीटी के प्रस्ताव की प्रतिखिए संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। एनएसआईसीटी के अनुरोध पर, प्रस्ताव के साथ जमा किए गए पिछले वर्षों के वार्षिक लेखे उपयोक्ताओं को अग्रेषित नहीं किए गए थे। तथापि, प्रस्ताव की आंतरिक संवीक्षा के दौरान वार्षिक लेखों का उत्लेख किया गया था। जेएनपीटी और कुछ उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों एनएसआईसीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। एनएसआईसीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियों भेजी हैं।
- 7. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 मई, 2008 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-
 - (i). **एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में अनुरोध किया था कि यह प्राधिकरण जोकि रियायत** करार के अनुसार शासी प्राधिकरण है, रायस्टी के भाग को समात रूप में स्वीकार नहीं करने की अपनी कार्रवाई की समीक्षा करे।
 - (ii). न्यायालय के आदेश दिनांक 6 मई 2008 के कार्यवृत्त एनएसआईसीटी की इस इच्छा को निर्दिष्ट करते हैं कि उसके द्वारा पोएनपीटी भुगतान रायस्टियों के विचार के लिए एंन्रालय का रूख किया जाए। इस प्राधिकरण को प्रशुक्त के निर्धारण के लिए एमपीटी अधिनियम के अधीन शक्तियों विनिर्दिष्ट की गई हैं। इसने प्रशुक्क विनियमन के लिए समय-समय पर दिशा-निर्देश भी अधिसूचित किए हैं।
 - (18). प्राधिकरण से अनुरोध है कि हमारे प्रशुक्त आयेदन और इसके अप्रैल, 2006 के आदेश से उत्पन्न स्थिति की समीक्षा करें जिसका 'कानून में बदलाव' से अहितकारी प्रभाव और एनएसआईसीटी की मेहनत पर प्रभाव पड़ा है।

क.स.	हमारे द्वारा मौगी नई सूचना / स्थन्दीकरण	एनएसआईसीटी का प्रतिसाद
(0)	सामान्यः	
(i).	संशोधित प्रशुक्क दिशा—निर्देश विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुक्क उत्पादकता के स्तरों के तलिष्ठहन से संबद्ध होना चाहिए। एनएसआईसीटी ने बताया है कि उसने उत्पादकता के लिए नए तलिष्ठहन निर्धारित किए हैं। एनएसआईसीटी द्वारा निर्दिष्ट उत्पादकता के तलिष्ठहन स्तरों को दरमान में तत्संबंधी प्रशुक्क मदों पर शासी शतों के रूप में शामिल किया जाना चाहिए।	उत्पादकता का तलचिहन स्तर 20 संचलन प्रति घंटा है,
(ii).	एनएसआईसीटी ने बताया है कि उसकी मूल्य-निर्धारन रजनीति लागत आधारित के अलावा निष्पादन आधारित है। एनएसआईसीटी इकाई मूल्य पर निष्पादन में संमावित सुधार का प्रभाव बताएं।	प्रशुक्क अवेदन लागत जमा दृष्टिकोण पर आधारित है जैसाकि मार्च, 2005 के दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है। एनएसआईसीटी अपने ग्राहकों के साथ निष्पादन आधारित क्रारों की मूल्य—निर्धारण रणनीति का प्रयोग करना घाहता है जैसाकि मार्च, 2005 के दिशा—निर्देशों के खंड 5.9 में विनिर्दिष्ट किया गया है।

(iii),	एनएसअवर्सीटी वास्तविक यातायात और लागत	एनएसआर्सिटी ने जनवरी, 2008 से जून, 2008 अवधि के
	विवरण के लिए निर्धारित प्रारूप में जनवरी, 2008 –	दौरान 782142 टीईयू की मान्न अर्जित की है। पूरे वर्ष के
1	जून, 2008 अवधि के लिए अनुमान अनुधर्ती वर्षों के	लागत अनुमान एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रसुक्त प्रस्ताव में
	सिए अनुमानों में तदनुष्ठयी बदलावों के साथ तदर तर	प्रस्तुत किए गए ब्योरी के अनुसार है।
	समायोजित किया जार्	
(iv).	एनएसआईसीटी वर्ष 2007 के लिए लेखांपरीक्षित सेखों	एनएसआईसीटी ने क्व 2007 के लिए संख्यवशीवत लेखाँ की
1,	की प्रतिलिप भेजें।	प्रतिकिपि मेजी है।
(v),		
100	आदेश दिनोंक 7 नवम्बर 2000, 22 जुलाई 2005 और	इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रकृतक संतोधन प्रकर्भ में
	7 मार्च 2008 में सुविचारित झाग़त दिवरण वित्तीय वर्ष	सामान्य निर्देशों के अनुसार, प्रशुक्क प्रश्ताव वास्तिक करते
	आधार पर है। एनएसआईसीटी द्वारा अपने प्रशुक्क की	समय, वार्षिक स्योरे तत्सक्वी टर्निनस द्वाराः अनुसरित
	समीक्षा के लिए अब भेजे गए लागत विकरण केलेंडर	लेखांकन वर्ष अर्थात अप्रैल से मार्च अथवा जनवरी से
]	वर्ष आधार पर हैं। एनएसआईसीटी वर्ष 2000-01 से ,	दिसम्बर अथवा जैसी स्थिति हो, से संबंधित होना काहिए।
	201011 के लिए विस्तीय वर्ष आधार पर लागत	3 98
•	विक्रणों का वैकल्पिक सेट भेजें।	उपर्युक्त अधार पर, एनएसआईसीटी ने समीका आंक्कों की
	1,11	अवधि के रूप में केलेंडर वर्ष अंग्रीकृत किया है। अध्यनी
İ		अधिनियम के अनुसार एनएसकाईसीटी का सांक्रियक दर्व
		समाप्ति दिसम्बर है जिससे इसके बाजसहविक प्रवासन शुरू
		होते हैं।
(es).	वर्ष 2000 से 2004 तक एनएसवर्धसीटी की	
<u></u>	वित्तीव/सानव स्थिति।	
(1).	आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 में, स्वीकार्य सामत	(i). उपयोगिता/ क्षमता के अव्य क उपयोग से (होने वाला
	और अनुमत प्रतिलान के परवात रू० 473.44 करोड़	प्रतिकारित अर्जन, जोकि व्यापार वृद्धि को सुविधाजनक और
	का अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष वर्ष 2000-01 से	बनाए रखने के लिए किया गया है। संह 2.13 के अनुसार
	2004-06 के दौराम एनएसआईसीटी को प्रोक्भूत होना	50 प्रतिशत समायोजन प्रदालक के परिसंपति उपयोग में
1 .	निर्धारित किया गया था। २० ४७३.४२ करोड़ के 50	वृद्धि करने में प्रचालक के लिए प्रेरमाजायी नहीं है।
	प्रतिशत को वर्ष 2005-08 से 2009-10 तक पाँच	(ii). यदिः एनएसआईसीटी को निर्वारित क्षमता पर प्रधासन
		(॥). आर. देनदेसकाहमाटी की विदेशस्य संस्ता तर जनावन
	वर्षों की अवधि से दौरान सेट ऑफ किए जाने की	करने थे, तो स्र 135 करोड़ प्रतिवर्ष के व्यापार द्वारा अविक
i	आवश्यकता है जैसांकि आदेश दिनांक 22 जुलाई	आउटफ्लो के परिषामस्वरूप व्यापार को स्त 5000/- प्रति
	2005 के अनुष्ठेद 10 (xii) में विनिर्दिष्ट किया गर्मा	टीईयू अदा करना होगा और एविजम व्यापार ने वृद्धि करने
	है। एनएसआईसीटी ने इस आधार पर वर्ष 2005 से	के लिए योग्यता को भी सीमिति करना होगा। सरकार को
1	पहले उसे प्रोद्भूत अतिरिक्त अविशेष समायोजित नहीं	वाणिज्य में वृद्धि के माध्यम से राजस्त, पोत संबंधी प्रकारों,
	किया है कि 31 मार्च, 2006 से पहले अधिक प्रतिलाभ	रॉबस्टी भुगतान और एक्जिम व्यवसाय में वृद्धि से लाभ हुआ
\perp	की संकरपना नहीं थी।	है। अर्थव्यवस्था के निम्नतर मान, तेज चुनाव समय आदि
1	वर्ष 2000-01 से 2004-08 अवधि के वौरान	बाले बड़े पोतों की तैनाती से शिपिंग लाइन्स को भी लाम
	एनएसअर्ह्सीटी को प्रोद्भूत किए जाने के लिए	हुआ है। हालांकि एनएसआईसीटी की अलिक उपयोगिता से
!	अनुमानित 😘 ४७३.४४ करोड़ के अनुमानित अतिरिक्त	प्रत्येक क्षेत्र को लाम हुआ है, परंतु एनएसआईसीटी को
1	अनुवास्ता का भारत का अनुवास्ता आरारक	
	अधिरोप का 50 प्रतिशत संशोधित प्रश्नुल्क	
· .	दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार संशोधित	मध्यम से दंखित किया गया है। इसे अच्छी स्थिति नहीं कहा
1	प्रश्नुत्क में समायोजन के किए सुविचारित किया गया	जा सकता।
1	(या)	(iii). खंड 24.1 लामों के प्रतिकारण, लागृत कटौरी और
	क0 142 करोड़ की राशि प्रशुक्क आदेश दिनांक 22	क्षमता के अधिक उपयोग से लामों के अप्रतिकारण को भी
	जुलाई, 2006 में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए	देखता है।
1 .	लागत विवरणों में सेट ऑफ की गई है।	(iv), प्रतिधारित अर्जनों का समायोजन बोली सदौं अधवा
· · ·	एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008-09 से 2009-10 के	बोली जमा करने के दौरान अपनाई गई प्रशुक्क निर्धारण
	दौरान सेट ऑफ करने के लिए, वास्तविकताओं के	प्रक्रिया के अनुसार नहीं है।
1.	अधीन, लगभग रू० ९५ करोड़ की सेव राशि पर	(v). एनएसआईसीटी को क्षमता के अधिक उपयोग से होने
	विचार नहीं किया है।	वाले संपूर्ण लागों के प्रतिवारण की अनुमति दी जानी बाहिए।
	। पदार गरा क्या र ।	
		इसके अतिरिक्त, एनएसआईसीटी द्वारा उसे बनाए रखने के
<u> </u>		क्षिए दिशा-निर्देश में कोई शेक नहीं है।
(ii).	एनएसआईसीटी नोट करे कि संव 473,42 करोड़ का	अधिशेष समायोजित नहीं करने के लिए आबार ऊपर दिया
	अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष अप्रैल 2005 से आदेश	गया है।
	दिनाक 22 जुलाई 2005 के कार्यान्वयन (3 सितम्बर,	
		

(fii).

2005) तक एनएसआईसीटी की होने वाले लगाताए खभ को लेखा में नहीं लिया गया है। इस गांध में, आदेश दिनाक 22 जुलाई, 2005 के अनुध्केर, सं. 10 (xii) का अवलोकन करें।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, उन मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले पूरी हो गई थी, भूस्वामी पत्तन को निजी प्रचालक द्वारा देव रायस्टी/राजस्य हिस्सा प्रसुक्क परिकलनों के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में स्वीकार किया गया है परंतु अगले उच्चतम बोलीदाता के अधिकराम के अधीन। एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच हुए एलए पर 3 जुलाई 1997 को इस्ताक्षर किए गए थे। एनएसआईसीटीद्वारा देव रॉयल्टी राशि प्रशुक्क परिकलमों के प्रयोजन के लिए 69.50 प्रतिसत के स्तर पर ली जानी चाहिए। इस संबंध में प्रशुक्त आदेश दिनांक ७ मार्च, 2006 के अनुच्छेद 15 और 18 का अवलोकन करें। दूसरे उच्चतम धोलीदाता के उद्धरण तक रॉयस्टी भुगतान पर विचार करते हुए वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष वर्ष 2005 से 2007 के लिए परिगणित किया जाए जिसे वर्ष 2008 से शुरू होने वाले अगले प्रशलक बक्र में सेट ऑफ किया जा सकता है जैसाकि प्रशुक्त आदेश दिनांव 5 22 जुलाई, 2005 के अनुदर्शेद सं. 10 (xii) में विनिदेख्ट किया गया है।

एनएस आईसीटी द्वारा बताई गई स्थिति की गणना करते हुए वर्ष 2005 से 2010 के लिए संशोधित लागत

विवरण। भेजें।

(i). इसमें कोई मतभेद नहीं है कि रॉल्टी एक लागत है। यह केवल रॉयल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा के निर्माण और प्रचालन का अधिकार दिया गया था। बोली शत प्रशुक्क के परिकलन में रॉयल्टी को शामिल किए जाने को नहीं रोकती हैं। दिलीय उच्चतम रॉयल्टी का मौजूदा मला भी बोली शतों के अनुसार नहीं है। टीएएमपी मार्च 2006 के आदेश को छोड़कर अपने सभी आदेशों में प्रशुक्क के परिकलन में संपूर्ण रॉयल्टी की अनुमति दी है।

(ii). एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच जॅगटिन्यों की मुसला निस्तान हैं:--

रापारपम् यम तुलागा गाम्मवर्ग् छ –		
विवरण	एनएसआई सीटी	दूसरा उच्चतम् बोलीदाता
उद्धरित रॉयल्टी का एनमीवी (कमये करोड़ों में)	312.00	225.00
गारटीसुदा मात्रा (मिलियन टीईयू में)	15.25	[6.60
कुल रॉवल्टी (लपवे करोड़ी में)	4039.00	4345.00
औसत रॉयल्टी ब्रति टीईयू (सपये)	2601.00	2617.00

(iii). मंत्रालय के आदेश सं. पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार स्पष्ट रूप से बताया गया है कि प्रभावित नहीं कर रही सँयल्टी की स्थिति, बोली दस्तावेज़ों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया जाता है, बोलियों आमंत्रित करते समय। जेएनपीटी के बोली आमंत्रण में पूर्ण अथवा पार्ट रॉयल्टी की अस्वीकृति के संबंध में कोई सर्त नहीं थी।

- (iv). दिशा-निर्देशों का खंड 28.1 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों और परिणामस्वरूप कानून में बदलावा के विरुद्ध जाता है। इसका एनएसआईसीटी के सुविधा का प्रचालन कश्ने के अधिकार पर प्रतिकृत प्रभाव पड़ता है। उकत दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रचालक को हानि की संभावना से बचने के लिए रॉयल्टी को लागत रूप में लेखा में लिया जाएगा। रॉयल्टी का भाग अस्वीकृत करने से नुकसान होगा। इसलिए यदि मुकसान होता है तो पूरी रॉयल्टी स्वीकृत की जानी खाहिए।
- (v). भुगतान रॉयल्टी की मात्रा के निर्धारण के लिए लाइसेंस अवधि में पत्तन को रोकड प्रवाह के एनपीवी का प्रयोग करना सही नहीं होगा। ऐसी पद्धति से प्रचालक की नुकसान होता है।
- (vi). खंड 2.8.1 के अनुसार. रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि होनी चाहिए। लाइसेंस अवधि के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा रू० 4039 करोड़ की अपेक्षा रू० 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू एनएसआईसीटी के रू० 260/- की अपेक्षा रू० 2617/- परिगणित की गई है। इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा भुगतान की गई पूरी रॉयल्टी स्वीकृत की जाए। उक्त दिशा-निर्देश का कोई अन्य निवर्चन नहीं हो सकता और इसलिए मार्च. 2006 में टीएएएपी द्वारा अंगीकृत रॉयल्टी के संबंध में यह स्थिति अंगीकृत नहीं की जा सकती।

•		
(lv),	एनएसआईसीटी, वास्तविकताओं के आधार पर को 2000 से 2004 के लिए लागत विवरण तत्संबंधी वर्षे के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ भेजें।	द्वारा निर्धारित प्राप्तमों में तैयार किए आएं। तदनुसार, एनएसआईसीटी ने निर्धारित प्राप्तप में प्रस्ताव प्रस्तुत किया
		है। (एनएसआईसीटी ने दिसम्बर, 2000 के अंत से दिसम्बर 2004 वर्ष के लेखामरीबिध लेखें मेजे हैं।)
(v).	अनुमानित तकनीकी सेवाएं शुक्क (टीएसएक) 2006 के अपने ओर से प्रमुक्क आदेश में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए लागत की मद के रूप में इस प्रकल्पना से स्वीकृत किया गया था कि एनएसअर्ज़्सीटी अपनी प्रवर्तक कम्पनी को किए गए टीएसएक नुवतान का "आम्मी सेंथ एमेसनिशप" स्थापित करने के लिए प्रासंविक आवकर निर्धारण	बुगतल किया गया टीइसए जुस्क आक्कर अधिकारी द्वारा निर्द्धारण वर्ष 2002-03 के लिए आक्कर प्रेयता परिकतित करते समय स्वीकार किया गया है। निर्द्धारण आदेख की प्रतिसिक्षि मेजी गई है। अनुवर्सी वर्षों के लिए अंतिम निर्द्धारण पूर्ण गर्ही है। अर्म्स लैंथ रिलेशन्त्रिय का औदिन्द्र देते हुए दाखिल की गई विवरणियों संस्थन की यह है।
	आदेश भेजें।	
(n)	वासाविकताओं के सम्मुचीन अनुमानी की बुसनाः	
***	प्रशिक्षित प्रमुक्त दिशा-निर्देशी का लंक 213 इस प्राह्मिकरण से अपेक्षा करता है कि निर्धारित प्रशुक्क वैवता अवस्थि की समाध्ति पर वास्तविक प्रत्यक्ष और वितीय निष्पादन की समीक्षा की जाए। इस दिशा-निर्देश से, निजी टर्मिनल प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि निर्धारित प्राप्तप में अपेक्षित ब्योरे मेजें। एनएसआईसीटी निर्धारित प्राप्तप (प्रपन्न-7) में अपेक्षित ब्योरे मेजें!	मार्च 2006 दिशा-निर्देशों से पूर्व, अधिशेष के समायोजन के लिए कोई प्रतिमानक नहीं थे। इसलिए यह लागू नहीं है। दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 का साम्राप्ण पठन भी वर्शाता है कि वास्तविक प्रत्यक्ष और दिलीय निष्पादन की समीक्षा की जा सकती है यदि प्रचलित प्रमुक्क के निर्वारण के समय पूर्वानुमानों पर विश्वास किया गया था। चूँके पिछला संशोधन नदम्बर, 2000 के आदेश द्वारा किया गया था और मार्च 2002 तक की अवधि शामिल की गई थी। इसलिए टीएएमपी ने मार्च, 2002 के परचल पूर्वानुमानों पर विश्वास नहीं किया था और इसलिए कोई समायोजन नहीं किया जा सका।
		चूंकि इस अवधि के लिए कोई प्रमुख्क पूर्वागुमान नहीं लिया गया था, इसलिए एनएसआईसीटी ने उक्त विवरण तैयार नहीं किए हैं और वास्तविक आँकड़े उपलब्ध नहीं करवाए हैं।
		उक्त दिशा-निर्देश भी लागू नहीं होता है क्योंकि क्षमता के अधिक उपयोग के कारण लाग होता है।
(4)	वित्तीय/सागा विवरण	
6).	एनएसआईसीटी द्वारा वर्ष 2005 से 2007 के अपने लागत विवरण में दिया गया क्रेपांसन आव और अन्य आव का जोड़ तत्संबंधी क्यों के वार्षिक लेखों में दर्शाए गए आय औकड़ों से मेल नहीं खाता है। लागत विवरणों में दर्शाई गई प्रचालन आव वार्षिक लेखों की तुलना में कम है। एनएसआईसीटी अन्तर का समाधान करे और समाधान विवरण मेजे।	(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 का समझान विवरण भेजा है। प्रचालन आय में अन्तर मुख्यतः एनएसआईसीटी द्वारा ब्याज खाद्य को इसके लावत विवरणों में शामिल नहीं किए जाने के कारण है।)
(ii).	वर्ष 2005 से 2007 के लागत विवरण में दिए गए उपरिव्ययों सहित प्रशासन लागत उक्त वर्षों के वर्षिक लेखों में दर्शाए गए व्यय ऑक्कॉ से मेल नहीं खाते हैं। एनएसआईसीटी अन्तर का समावान करे और समावान विवरण भेजें।	एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 का संग्रधान विवरण मेजा है। प्रवासन सागत में असार मुख्यतः एनएसआईसीटी द्वारा व्याज और विता प्रभारों को लागत विवरणों में शामिस नहीं किए जाने के कारण है।
(611).	समताः एनएसआईसीटी द्वारा परिगणित 11.00 लाख टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता दर्ब 2006 के लिए जेएमपीटी के निकटवर्ती कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रतिवेदित अर्जित मात्रा पर आधारित प्रतीत होती है। एनएसआईसीटी ने सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण में अपनाए गए अपने	टीएएमपी ने जेएनपीटी (2006) और जीटीआईपीएल (2006) के अपने सामान्य संक्षेत्रन आदेश में उक्त टर्मिनलों के लिए क्षमता 15.40 लाख टीईयू और 13.30 लाख टीईयू निर्णात की थी। जेएनपीटी, जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी की घाट सम्बाई और यार्ड क्षेत्र नीचे दिए गए हैं—

दृष्टिकोण के समर्थन में महापतानों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफट प्रशुक्क निर्दारण दिशा-निर्देशों का संदर्भ भी लिया है। मारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश के अनुपालन में फरवरी 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित महापतानों पर पीपीपी परियोजनाओं के अपफंट प्रशुक्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों के खंड 1.3.2 के अनुसार, अपफंट प्रशुक्क निर्धारण दिशा-निर्देश मीजूदा निजी टर्मिनलों पर लागू नहीं है।

निकटवर्ती टर्मिनल की क्षमता एनएसआईसीटी की क्षमता निर्वारित करने के लिए संदर्भ विन्यु नहीं हो सकता।

	जेएनपीटी	जीटीआई पीएल	एनएसआई सीटी
घाट सम्बाई (श्रीटर)	1125	712 -	600
यार्ड क्षेत्र (हैक्टेयर)	55	40	28
शनता (लाख टीईयू)	15.40	13,30	11.00
उपयोगिता	64.00%	83.17%	100%

दिशा—निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उत्लेख करता है कि पत्तनों की अभिकरियत क्षमता के निर्धारण की पद्धति भानकिकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा—निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अभिकत्य क्षमता की गणना के लिए मिन्न—भिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर संबंता।

एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहस्तित वास्तविक धुपुट पर विचार करते हुए खंड 29.10 का निवर्धन करना सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निवर्धन अनुसरित किया गया था तो वास्तविक धुपुट क्षमता के बराबर होगा और ऐसे में 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिसाम प्रदानकरने वाले दिशा-निर्देश का सद्देश्य विफल होगा।

टीएएमपी के पूर्वोदाहरण आदेशों और सर्वोत्तम क्षमता भाउत के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 11.80 ताख टीईयू और यार्ड क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिगणित होती है। दो के बीच कम (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की आवश्यकता है। अभी तक, एनएसआईसीटी ने अपने सर्वोत्तम क्षमता रूप में 11 लाख टीईयू अंगीकृत किया है।

(iv). यातायातः

हालांकि एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के दौरान लगभग 14.72 लाख टीईयू प्रहस्तित किया है परंतु उत्तने इस आधार पर वर्ष 2008 से 2010 के लिए 11 लाख टीईयू प्रत्येक पर यातायात अनुमानित किया है कि टॉर्मनल की अभता लगमव 31 लाख टीईयू है। परंतु यातायात पूर्वानुमान संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 में दिए गए निर्धारण के अनुसार होने घाहिएं। एनएसआईसीटी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2008 से 2010 के लिए यातायात पूर्वानुमान की समीक्षा करे और आधार के साथ समीक्षित यातायात पूर्वानुमान भेजें। दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की अभिकृत्यित क्षमता के निर्धारण की पद्धित मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अभिकृत्य क्षमता की गणना के लिए भिन्न-भिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर संकता।

एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहस्तित वास्तविक शुपुट पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 का निवर्चन करना सही नहीं है। इस प्राव्यिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निवर्चन अनुसस्ति किया गया था तो वास्तविक शुपुट समवा के बराबर होगा और ऐसे में 60 प्रतिशत अमता चपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाम प्रदानकरने द्वाले दिशा—निर्देश का उद्देश्य विकल होगा।

उपर्युक्त आधार पर, जहां प्रतिमानकों के अनुसार क्षमता यस्तायात अनुमानों से कम है, क्षमता मात्रा पूर्वीनुमानों के रूप में सुविचारित की यई है।

(v).	प्रचालन आवः (क). निजी टर्मिनलों के लिए निर्वारित प्रशुक्क दावित करने वाले प्रपन्नों के प्रपन्न 2स को टिप्पणी 3 प्रवासक से अपेका करती है कि अनुमानित बातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलम उपलब्ध करवाएं। तथाएं, एनएसआईसीटी द्वारा ऐसा कीई परिकलन नहीं नेजा गया है। एनएसआईसीटी अनुमानित संशीधित वातायात और मैजूदा दरमान के संदर्भ में आय के विस्तृत परिकलन के साथ-साथ विचाराधीन सभी वहाँ के लिए प्रसावित दरमान भी भेजें।	प्रयंत्र 2 ख करेनरों की प्रत्येक श्रेणी से लिए अधित राजस्य के अपेर देता है। चूँकि वर्ष 2005, 2006 और 2007 के लिए प्रशुक्त किया-निय्न थे, इसलिए इस राशि को आतंत्रात संस्थी प्रयंत्र 2क के साथ प्रत्यक्ष रूप से सहबद्ध नहीं किया जा सकता।
	(ख). इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 26 जून, 2007 हारा जेएनपीटी के टर्निनलों में, एनएसआईसीटी सहित, रेल हारा संचलित आईसीजी कंटेनरों के लंबर टर्निनल रेल प्रहरतन प्रजालन (आईटीअस्एकओं) के लिए 18 फरवरी 2007 से पूर्वव्यापी प्रनाव से क0 400 प्रति टीईयू की असिरिवत राशि की सेवी के जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमानों के हेक्क्षण के अपाव में, यह स्पष्ट नहीं है कि आईटीआरएकओं से होने वाली आय को वर्ष 2007 की उत्तराविक अपय और अनुवर्धी अववि के अनुवर्धों में सुविकरित किया गया है अववा नहीं। वह वी वेख्य गया है कि एनएसआईसीटी अपने को कर्ष 2007 में हुई यह असिरिवत आय और अनुवर्धी अववि के अनुवान में अईटिआरएकओं की सेवी सामिल नहीं की है। एनएसआईसीटी अपने को वर्ष 2007 में हुई यह असिरिवत आय और अनुवर्धी अववि के अनुवान में ये। मसीदा दरमान में जांकरी कपके शामिल किया जाए।	वर्ष 2007 के लिए आईटीआरएचओ से अजित आय का 14.74 करोब है। इसी कलन के अखार पर, यह आय वर्ष 2000 से 2010 की विकिध आय के अधीन पहले से सुविधारित की जा चुकी हैं। सूकि मीजूदा आईटीआरएचओं व्यवस्था रेल प्रचालकों को व्यवस्थित करने में सभी ऑईसीओ कंटेनरों पर अतिरिक्षा बोझ बालती है, इसलिए एनएसऑईसीटी ने एनएसआईसीटी में प्राप्त मिमिल ट्रेगों पर प्रहस्तित सभी बांक्सों के लिए लागू किया जाने वासा स्थानतरण प्रचार (वंद 1) — विविध प्रभार) में बिन्दु (5) मिन्नीसित किया है। यहि प्राधिकरण वर्षनान व्यवस्था को उन्हरी रखने का निर्णय लेता है तो वह अनुरोध है कि दीएएकपी द्वारा मीनूदा एनएसआईसीटी इस्तान में आईटीआरएखओं प्रभार निर्धारित किया जाए।
	(ग). एनरस्थाईसीटी प्रस्ताव स्पष्ट रूप से नहीं बताता है कि बॉलर मूल्यवर्गित प्रशुस्त्र से होने वाली आय के अनुमानन के लिए उसके द्वारा अनीकृत विनिमय वर है। एनएसआईसीटी से अनुरोध है कि प्रचालन आय का अनुमान लगाने के लिए उसके द्वारा अगीकृत विनिमय वर भेजे।	सुविचारित विनिमय दर क्या 40.34 प्रति अमेरिकी खेलर है। बह विनिमय दर मंडारण / प्रशीवन आब के लिए लागू है। (एनएसआईबीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लिए विविध
	एनएसआईसीदी ने खुछ नई जेवाओं को शुक्त करने का प्रस्ताय किया है। नई सेवाओं से होने वाली वर्ष-वार अनुमानित आय मवदार माज्यब्द की जाए और अपन के अनुमानन के आबार के साथ विवासतीन सभी वर्षों के लिए केवी जाए।	सेवाओं से होने वाली आय दर्सते हुए क्विरण भेजा है।)
	(ब्रॅ.). एनएसआईसीटी अपने द्वारा प्रपन्न 2—खें में दिए गए आंकड़ों के संदर्भ में विस्तृत विरोध समय • विश्लेषण वाला एक नोट भेजें।	विराम समय दर्साने वाला विवश्य भेजा है।) आईसीडी, स्थानीय और टीपी कंटेनरों के लिए औसत विराम समय नीचे ताकिकाबद किया गया है-
		2006 2007 सुनाई 2008 एक वर्तासीडी
	·	- आवात 5.0 3.3 4.9
		- निर्यास 5.4 6.0 4.9 स्थानीय
1		- आयातः 1.5 1.3 1.7
-		<u> – निर्यात 3.8 3.9 4.1 </u>
		टीपी 3.6 5.3 4.3
1		1

(vi). प्रचालन लागतः

(क). प्र<u>चासन्</u> और प्रत्यक्ष लेक्स

वर्ष 2008 के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी वर्ष 2007 के प्रासंगिक आंकड़े की तुलना में लगभग 9 प्रतिशत के साथ अनुमानित किया गया है। वर्ष 2007 से 2008 औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित वृद्धि का औचित्य दें। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष सेबर लागत के अनुमानों के लिए विस्तृत परिराणना भेजी जाए। वर्ष 2004 में यूनियन के साथ हुआ दीर्घकालिक निपटान मार्च 2008 में समाप्त हो चुका है। 4 वर्षों की अवधि के लिए पिछले निपटान के दौरान, एनएसआईसीटी पहले वर्ष के दौरान 20 प्रतिशत और अगले 3 वर्षों के दौरान 4.5 प्रतिशत प्रत्येक वर्ष संशोधन के लिए सहमत था। मीजूदा निपटान के लिए, एनएसआईसीटी निपटान के प्रथम वर्ष में उच्चतर आस्टर्गों की समीद कर रहा है।

3 वर्षों की अविध में वृद्धि अप्रैल 2008 में लागू मुदास्फीति कारक के अनुसार है। मुदास्फीति में मौजूदा वृद्धि धरुन के कारण, बास्तविक आउटफ्लों के प्रभावपूर्ण दग से बढ़ने की छम्मीद है। प्राधिकरण से अनुरोध है कि प्रस्तावित अनुमानों में कोई समायोजन नहीं किया जाए। (एनएसआईसीटी ने प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर की गणना के लिए परिमणनाएँ मेजी हैं।)

(ख). अनुरक्षण लेकरः

(1). तत्संबंधी पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2008 से 2010 के दौरान लगमग 7 प्रतिस्त प्रत्येक की औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित वृद्धि का औदित्य सिद्ध करें। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित अनुरक्षण लेकर लागत के लिए एक विस्तृत परिगणना मेजे।

(ii). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 की तुलना में वर्ष 2008 के दौरान कर्मद्यारियों की संख्या में वृद्धि का अनुमान लगाया है। कर्मद्यारियों की संख्या में वृद्धि का औदिस्य दें जब एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 की तुलना में वर्ष 2008 के लिए कम किए गए यातायात स्तर के लिए अपने लागत विवरण तैयार किए हैं!

(ग). उपस्कर चालन लागुतः

(i), वर्ष 2007 के लिए दास्तविक बिजली उपमोग की तुलना में वर्ष 2008 के लिए अनुमतिन विजली के प्रति टीईयू उपमोग में लगभग 8 प्रतिसत वृद्धि के लिए कारण स्पष्ट करें।

(ii), एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 और 2010 के लिए प्रति टीईयू बिजली उपभोग पर पहुंचने के लिए लगभग 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। इस संबंध में, यह देखना प्रासंगिक होगा कि वृद्धि कारक केवल बिजली की इकाई लागत के लिए लागू किया जाए।

(iii). कृपद्या वर्ष 2007 की इकाई लागत की तुलना में वर्ष 2008 के लिए अनुमानित बिखली की इकाई लागत में लगभग 10 प्रतिशत वृद्धि के लिए कारण स्पष्ट करें। इंजीनियरिंग स्टाफ के मामले में, वर्ष 2007 के दौरान महत्वपूर्ण कर्मचारी टनंओवर रहा है। एनएसआईसीटी ने मौजूदा मजदूरी दर की तुलना में सीमांततः उच्चतर मजदूरी दर की तुलना में सीमांततः उच्चतर मजदूरी दर पर प्रतिस्थापन किए जाने की संमावना है। इसलिए 7 प्रतिशत वृद्धि अनुमानित की गई है। वर्ष 2007 में शीर्ष यणना में वृद्धि पदों को भरने के लिए सुविचारित की गई है। मुद्रास्फीति में मौजूदा वृद्धि चलन के मददेगज़र, वास्तविक आउटफ्लो के प्रमावपूर्ण इंग से बढ़ने की संमावना है। प्राधिकरण से अनुरोध है कि प्रस्तावित अनुमानों में कोई

दर्ष 2005 से 2007 के दौरान प्रति टीईयू उपयोग की गई इकाईयों क्रमशः 14, 13 और 11 इकाईयाँ थीं। इसलिए, प्रति टीईयू 12 इकाईयों की औसत पर विचार किया गया है। यह विशेष रूप से क्यूसी, प्रशीतन कंटेनरों, यार्ड/कार्यालय में लाइट करने के लिए हैं जिसका मात्रा से कोई संबंध नहीं है। विपथन मुख्यतः कटेनर लोड मिश्रण, प्रशीतन उपभोग और मौसमी परिस्थितियों के कारण हैं।

समायोजन नहीं किया जाए।

विजली की इकाई लागत की वृद्धि पिछले प्रशुक्क चक्रों के अनुसार 10 प्रतिशत सुविचारित की गई है। बिजली कीमत में ईंधन अक्षिमार शामिल है।

वर्ष 2006 से 2007 के दौरान बिजली की इकाई लागस क्रमशः रू० 4,99, 5.72, 6.01 रही है। औसत वृद्धि 10.66 प्रतिशत परिगणित की गई है।

(एनएसआईसीटी ने अप्रैल 2008 के बिजली बिल की प्रतिलिंगि भेजी है।)

(घ). <u>रॉय</u>स्टो <u>∕ राजस्व हिस्साः</u>

(i). एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताद में बताया है कि इस प्राधिकरण ने दिसम्बर 1998 के प्रशुक्क आदेश में पूरी रॉयल्टी पार करना रूप में स्वीकार की थी। यह (i). इसमें असहमति नहीं है कि रॉयल्टी एक लागत है। यह केवल रायल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा के निर्माण और प्रचालन का अधिकार दिया गया था। बोली देखा जाए कि जब एनएसआईसीटी जनवरी, 1999 में अपने प्रचालकों को शुरू करने के क्यीब था, इसने अपने प्रशुक्त के निर्वारण के लिए जून 1998 में इस प्राधिकरण का रूख किया था। इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी के (तत्कालीन) मौजूदा प्रशुक्त को अपनाने का एनएसआईसीटी का प्रस्ताव आदेश दिनांक 5 दिसम्बर 1998 द्वारा अनुमोदित किया था। चूंकि एनएसआईसीटी को केवल वर्ष 1998 में जेएनपीटी का प्रशुक्त अंभीकृत करने की अनुमित दी गई थी, कोई लागत जमा विश्लेषण नहीं किया गया था और, इसलिए, वर्ष 1998 में पार करना छम में संबर्धी की अनुमित देने का प्रश्न ही नहीं उठता था।

(ii). चूंकि जुलाई 206 का प्रशुस्क आदेश एनएसआईसीटी के प्रशुस्क की अपनी और से समीक्षा थी. इसलिए समायोजन केवल यातायात के मामले में किया गया था। इस संक्य में आदेश दिनांक 22 जुलाई 2005 के अनुच्छेद 10 (ix) (ग) का अवलोकन करें।

(iii). एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लिए सागत रूप में ५0 565.60 करोड़ की पूरी रॉयस्टी का दावा किया है। यह उल्लेखनीय है कि यातायात दिसा-निर्देश का उन्हें 2.6.1 सॅयस्टी भुगतान की लायत रूप में अनुभति दूसरे उच्छतम बोलीदाता की सीमा सक देता है। सते प्रमुक्त के परिकलन में सैंबरटी को सामिल किए जाने से नहीं सेकदी है। यहां तक कि दूसरी उच्चतम सथल्टी का मौजूदा मत्ता भी बोली शर्तों के अनुसार नहीं है। टीएएमपी ने मार्च 2006 के आदेश को छोड़कर अपने सभी आदेशों में प्रमुक्त के परिकलन में पूर्ण सबल्टी की अनुमति दी है।

(अ), एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच रावित्यों की तलना निम्नवत है:-

विकरण	एनएस ार्य सीटी (कूत्रश सम्मदम बेलीदाला
स्ट्रास्त रॉयल्टी का एनपीवी (कपये करोड़ों में)	312.00	225.00
गार्रटीतुवा मात्रा (मिलियन टीईवू में)	15.25	16.60
कुल रॉयल्टी (कपये करोड़ों में)	4039.00	4345.00
औसत रॉयल्टी प्रति टीईयु (रूपर्य)	2601.00	2617.00

(छि). मंत्रालय के आदेश से पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार स्पष्ट रूप से बताया गया है कि लागू नहीं की जा रही रायस्टी की स्थिति बोलियी आमंत्रित करते समय होली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट की जाएं। जेएनपीटी के बोलीदाताओं को आमंत्रण में पूर्ण अव्यक्त पार्ट स्वयस्टी को स्वीकार किए जाने के संबंध में शर्ते नहीं दी गई थीं।

(iv). दिशा—निर्देशों का खंड 28.1 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों के विरुद्ध जाता है और परिणामस्वरूप कानून में बदलाव। इससे एनएसआईसीटी के सुविधा का प्रचालन कपने के अधिकार पर प्रतिकृत प्रभाव पढ़ता है। उसत दिशा—निर्देशों के अनुसार, प्रचालक को होने वासे संगावित नुकसान से बधने के लिए रायस्टी को लागत रूप में लिया जाएगा। रायस्टी माग की अनुभति नहीं देने से नुकसान होता है। इसलिए यदि मुकसान होता है तो पूर्ण रायस्टी की अनुमति दी जाए।

(v). भुमतान रायल्टी की मात्रा के निर्धारण के लिए लाइसँस अविध में बत्तन को रोकड़ प्रवाह का एनपीवी प्रयोग करना सही नहीं होगा। ऐसी पद्धित से प्रचालक को नुकसान होता है।

(vi). खंड 2.8.1 के अनुसार, रायल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि के अधीन होगी। साइसेंस अविव के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा का 4039 करोड़ की अपेक्षा का 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की प्रति टीईयू औसत सैंबल्टी एनएसआईसीटी के का 2601/— की अपेक्षा का 2617/— परिगणित की गई। इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा गुगवान की गई पूर्ण रॉयल्टी अवस्य स्वीकार की जाए। उस्त दिशा—निर्देशों का कोई अन्य निवर्चन नहीं हो सकता और इसलिए मार्च 2006 में टीएएमपी द्वारा अंगीकृत रायल्टी संबंधों स्थित को अब अंगीकृत नहीं किया जा सकता।

जुलाई, 2005 के आदेश में, प्राधिकरण ने रॉक्स्टी के मुद्दे को विशेष रूप संबोधित किया था और लागतों के हिस्से के इस में दूसरी उच्चतम रॉयल्टी पर विचार नहीं करने का सही चुनाव किया था।

(ৰ.)	अनुमानित	उपस्कर	केसवा	प्रसारो	के	सदर्भ	4,
एउएर	आईसीटी वि	नेम्नलिख	त भेजें-	_			

- (i). वर्ष 2007 से 2010 के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों के लिए गणनाएँ।
- (ii). किराये पर लिए गए/लिए जाने के लिए प्रस्तावित समस्करों की सूची दस्ताविजी साक्ष्य के साथ वैधीकृत।

(एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 से 2010 के लए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों के विवरण भेजे हैं। परिगणनाएँ नहीं भेजी गई हैं। यह प्रतीत होता है कि वर्ष 2008 से 2010 तक के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार उक्त वर्षों के लिए 11 लाख टीईय प्रत्येक की मात्रा के लिए है। अनुमानित चपरकर किराया प्रभारों में आईटीआरएचओं के अधीन जेएनपीटी--आईसीडी प्रहस्तन प्रमार एनएसआईसीटी को उम्मीद है कि एक बार जब उत्तके द्वारा प्रस्तावितः स्थानांतरूण प्रभार लागू हो जाएंगे तो वर्ष 2008 से आईसीडी मात्रा में कमी आएगी। इसने आईटीवी और टीटी को किसये पर लेने के लिए निजी पक्षों के साथ किए गए दो कुरार प्रतिलिपियाँ भी भैजी हैं।) एक कुर्तर कंटेनरों के आईसीडी से वार्ड और विलोमतः संचलन तथा वार्ड के भीतर स्थानांतरण **से संबंधित है। दू**सरा कुरार कंटेनरों के घाट से यार्ड संचलन और यार्ड के भीतर स्थानांतरण से संबंधित है।

(च) अन्य व्ययः

- (३). एनएसआईसीटी 'अन्य व्ययों' के अधीन लागत ब्योरों के साथ सुविचारित मदों की सूधी तैयार करें।
- (i). वर्ष 2008 की तुलना में वर्ष 2007 के लिए अन्य व्ययों में लगभग 15 प्रतिशत वृद्धि हुई है। व्यय में इस वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।

"अन्य व्ययों" में बांधना और पर्यवेक्षण के लिए अस्थायी लेबर की लागत, रटाफ करुयाण व्यय, सामान्य प्रचालन और प्रबंधन सुत्क सामिल हैं।

यह यृद्धि स्टाफ कार्थ. चिकित्सा परीक्षा आदि पर व्यय करने के कारण है।

(छ). <u>तकनीकी सेवाएं शुक्कः</u>

संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.2 के अधीन क्या अपेक्षित "अगर्स लेंथ रिलेशनशिष" की यार्डस्टिक लागू करते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में अनुमानित तकनीकी सेवा शुक्क की उपयुक्तता स्थापित की जाए। तकनीकी सेवाओं के शुक्क के भुगतान के लिए अधुनातन अग्रकर निर्धारण आदेश की प्रतिसिपि मेजी जाए।

(एनएसअइर्सिटी ने निर्धारण वर्ष 2002-03 के लिए किए गए अंतिम निर्धारण आदेश की प्रतिलिपि भेजी है जहां तकनीकी सेवा शुक्क के लिए कोई अस्पीकृति नहीं है।

(जं) मृत्यहासः
एनएसआईसीटी ने अचल परिसंपत्तियों के सकल
प्रखंड में संवर्धन प्रस्तावित किए हैं। अचल
परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से इटाए भी गए हैं।
एनएसआईसीटी संशोधित प्रशुक्क दिशा—निर्देशों के
खंड 2.7.1 को व्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी
वर्षों के लिए अनुमानित मृत्यहास के लिए विस्तृत
परिगणनाएं मेजें। कम्पनी अधिनियम के उपक्षों अधवा
रियायत क्रार के उपबंधों, जैसा भी मामला हो, का
संदर्भ देते हुए अंगीकृत मृत्यहास की दरें भी मेजी
जाएं।

मूल्याङ्गल प्रबंधन द्वारा अनुमानित परिसंपत्तियों के उपयोगी जीवनकाल के अनुसार अथवा कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों पर, जो भी अधिक हो, स्ट्रेट-लाइन पद्धति प्रयोग करते हुए दिया गया है। वर्ष के दौरान अवल परिसंपत्तियों में किए गए संवर्धनों/कटौतियों पर मूल्यद्वास ऐसे संवर्धनों/कटौतियों की तारीख से/को यथानुपात आधार पर दिया गया है। स्थापना लागत भवनों के रूप में पूंजीकृत की गई है और 25 वर्षों की अवधि के लिए प्रभाजित किया गया है। (एनएसआईसीटी ने अथल परिसंपत्तियों के विभिन्न प्रकार के लिए अपने द्वारा अपनाई गई मृत्यद्वास की दरें भेजी हैं।)

(झ) उपस्विद

- (i). एनएसआईसीटी प्रकंशन और प्रशासन उपिरव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों की सूमी सैयाए करें।
- (ii). एनएसआईसीटी वर्ष 2007 की अपेक्षा वर्ष 2008 के प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों में 19 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि का औद्धित्य दें।
- (iii). 'सामान्य उपरिय्ययों के अधीन सुविचारित मदों की सुवी तैयार करें।

एनएसआईसीटी ने प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यर्थों को दर्शाते हुए एक विदरण भेजा है जिसमें प्रबंधन स्टाफ को चेतन शामिल है। यह विदरण वर्ष 2005 से 2010 तक प्रबंधन स्टाफ की संख्या और औसत वेतन प्रति व्यक्ति दर्शाताहै।

-जनवरी, 2008 में प्रबंधन स्टाफ को दी गई औसत वेतन वृद्धि पिछले वर्ष से लगभग 12 प्रतिशत थी। वर्ष 2007 का मजदूरी बित दर्ष 2008 में 36 की वास्तविक स्टाफ संख्या की अपेक्षा

केवल 34 कर्मचारियों के लिए था। वर्ष 2008 के लिए अनुमान वर्ष 2007 में आई और वर्ष 2008 में भरी गई भर्तिमों की सागत पर रिचार क्षरता है।

"सामान्य उपरिव्यग्री" में बैंक शुल्क, साम्बन्य कर्षितय उपरिव्यय, स्टेशनरी, दूरसंचार आदि शामिल हैं।

(), अन्यः

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2005 से 2007 के लिए क्रमशः रूठ 22.90 करोड़, 14.17 करोड़ और 13.08 करोड़ को "अन्य" रूप में शीर्षकित वास्तविक व्यय दर्शाया है। इस संदर्भ में, एनएसआईसीटी निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजें:

- (i). "अन्य" के अधीन सुविचारित मदों की सूची।
- (ii). वर्ष 2007 के वास्तविक से वर्ष 2008 के अनुमानित व्यय में लगभग 16 प्रतिशत की वृद्धि है। एनएसआईसीटी ने अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों में लगभग 8 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया है। एनएसआईसीटी सुविचारित वृद्धि के औषित्य के साथ वर्ष 2006 से 2010 के लिए अनुमानों का औषित्य बताएं।

"अन्य" और व्ययों के अधीन स्विजारित मदें निम्नवत् हैं...

विकरण_	4					
	100	3006	2007	2000	700	- 14
संगति। स्वगत	1304.46	0948.03	763.47	P12,41	944.60	(464,3)
यात्रा और आवास	136.02	510.35	123.30	143.36	173.06	190.64
विपन्नन सीर संपर्धन	14.13	10,00	Č6.09	\$3,13	55.00	共 #
प्रोपेशनल देवाएँ	602.00	93.60	134.93	iMR	147.80	149.96
आईटी	251.06	49.83	202.11	\$0.95°	301.50	322.07
ब ल	2390.L5	3417.H	1207.40	1312.39	1644.30	1776.51

वर्षे 2007 के दौरान, एनएसआईसीटी ने टॉर्मनल के प्रचासनी के सॉफ्टवेयर के लिए वार्षिक अनुस्क्रम प्रमार खर्च नहीं किए गए हैं क्योंकि सॉफ्टवेयर एनएवीआईएस द्वारा समर्थित नहीं था। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 की प्रथम किमाड़ी के दौरान टॉर्मनल प्रचालन सॉफ्टवेयर चन्नत किया है। वर्ष 2008 वृद्धि में रू० 70/— लाख प्रति वर्ष की राशि के वार्षिक अनुस्क्रम प्रभारों के योगदान पर विचार करता है।

- (ट). नियोजित पूजीः
- (i). अचल परिसंपत्तियाँः
- (क) ,सकल अचल परिसंपरितयौः

लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट वर्ष 2005 की शुरूआत में सकल अचल परिसंपत्तियों के मृत्य में रू० 301.14 लाख राशि के फर्नीचर और कार्यालय उपस्कर का मृत्य शामिल नहीं किया गया था जैसाकि एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों के भाग अचल परिसंपत्तियाँ अनुसूची में दर्शाया गया है।

(ख), सकल प्रखंड में संवर्धनः

वर्ष 2008 से 2010 के लिए प्रस्तावित अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धन मौजूदा परिसंपत्तियों जैसे आईटीवी, टर्मिनल प्रचालन सॉफ्टवेयर एवं झार्डवेयर रीचस्टेकर/खाली हैंबलर, कार्यालय उपस्कर/फर्नीचर आदि के पुनंस्थापन और सीमाशुक्क कार्यालय के लिए सिविल कार्य और आईसीडी कार्यालय अबिद से संबंधित प्रतीत होता है। इस संबंध में, एनएसआईसीटी निम्नलिखित भेजें/स्यष्ट करें:

- (i). दस्तावेजी साध्य औसे प्रस्तावित परिसंपत्तियों संबंधी खरीद आदेश/भुगतान किए गए बिलों को वर्ष
 2008 के दौरान जोड़े आएं।
- (ii). परिसंपत्तियाँ प्राप्त करने के तिए_की गई कार्रवाई का साक्ष्य वर्ष 2009 और 2010 के दौरान जोड़ा जाए।

फर्नीचर और जुड़नार के मुल्य सहित सकल अचल परिसंपितियों का मूल्य सामिल एवं सही किया गया है। तथापि, नियोजित पूंजी अधवा प्रपन्न उक में कोई बदलाव नहीं है।

(एनएसआईसीटी ने दस्तावेजों द्वारा समर्थित परिसंपत्तियों के पुर्नस्थापन के लिए मई 2008 तक किए गए व्यय के ब्योरे भेजो हैं।)

वर्ष 2001 में एनएसआईसीटी द्वारा खरीदे यए रीचस्टेकर/खाली हैंबलर्स वर्ष 2008 में पुर्नेस्थापन के लिए देय हैं। चूंकि इससे इसका उपयोगी जीवनकाल पूरा होगा, इसलिए पुर्नेस्थापन को बजट में लिया गया है।

- (iii). प्रपत्र—4ख में एनएसआईसीटी द्वारा दिए गए सकल प्रखंड में संवर्धनों के ब्योरे अपूर्ण हैं। कृपया निम्नालिखित पहलुओं पर अतिरिक्त निवेश का ब्योरा दें—
- (क). इकाई प्रचालन लागत में कटौती
- (ख). अतिरिक्त यातायात
- (ग). प्रधालनात्मक दक्षता में सुधार
- (घ). परिसंपत्तियाँ के पुर्नस्थापन से होने वाली अतिरिक्त क्षमतः।
- (iv). बदले जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के अवशिष्ट मूल्य के संबंध में लागत विवरणों में दिया संव्यवहार।
- (ग). एनएसआईसीटी पुष्टि करें कि पुर्नस्थापित की जाने वाली परिसंपत्तियां वर्ष 2008 से 2010 के लिए अनुमानितः नियोजित पूंजी से हटा दी गई हैं।
- (घ). एनएसआईसीटी नोट करें कि ज़ंबल पूर्ण और शुरू की गई परिसंपतियाँ केंबल नियोजित पूंजी के लिए गिनती की जानी चाहिए। इस संबंध में पुष्टि भेजी जाए।

वर्ष 2009 और 2010 के लिए कार्यालय उपस्कर, फर्नीवर आदि के पुर्नस्थापन संबंधी अनुमानित राशि रू० 17 लख की अन्य परिसंपत्तियां जोकि नियोजित पूंजी का 0.03 प्रतिशत है और पूर्व कार्रवाई की आवश्यकता नहीं है।

प्रस्तार्थित कुल पुर्नस्थापन २०० ४७० करोड़ की भौजूदा नियोजित पूंजी के विपरीत केवल २० २६.८० करोड़ है जोकि तीन वर्ष की अवधि के लिए केवल 5 प्रतिशत है। वर्ष—वार स्पष्टीकरण नीचे दिया गया है:

2008

(i), द्रैक्टर-ट्रेलर्स

वर्तमान में, एनएसआईसीटी के पास 4 टीटी हैं जोकि पुनंस्थापन के लिए देव हैं। ये आरटीजी को ईंधन की सुपुर्दमी के लिए इंजीनियरिंग, पुनंस्थापन के लिए स्थानांतरण स्परंडर में इस्तेमाल किए जा रहे हैं। इसे टर्मिनल की क्षमता में नहीं जोड़ा गया है।

(ii). हा**र्डवेके** / साफ्टवेयरः

टिमिनल प्रचालन सॉफ्टवेयर 7 वर्षों से अधिक के लिए प्रचालन किया जाता रहा है। एनएसआईसीटी द्वारा प्रयोग किया गया मौजूदा सॉफ्टवेयर वर्जन वेंडर द्वारा समर्थित नहीं है। सॉफ्टवेयर का जीवनकाल चक्र पांच वर्षों से अधिक के लिए नहीं है इसलिए बदला गया है। यह टिमिनल के अधिक प्रचालन के लिए अपेक्षित है और कोई क्षमता नहीं जोड़ी गई है।

(iii). सीमाशुक्क कार्यालयः यह मूलतः टर्मिनल में सीमाशुक्क के बैठने की व्यवस्था के लिए है।

2009

(i). रीच स्टेकर/खाली हैंडलर:

वर्तमान में, एनएसआईसीटी के पास 3 रीच-स्टेकर और 2 खाली हैंडलर हैं जोकि वर्ष 2000-2001 में खरीदे गए थे और बदले जाने के लिए देय है। वह मूलतः ट्रेनों के प्रहस्तन और आईटीआरएचओ गतिविधि के लिए आईसीडी में तैनात किए गए हैं। ये उपस्कर ट्रेनों के तेज़ी से घुमाव में मदद करते हैं और घाट पर टर्मिनल की क्षमता नहीं बदाते हैं। ये बेहतर निष्पादन करने के लिए हमारे हेतु समर्थक उपस्कर हैं।

सॉफ्टवेयर / हार्डवेयर बदलने का अवशिष्ट मूल्य नहीं है। एनएसआईसीटी ने स्क्रेप मूल्य पर विचार नहीं किया है क्योंकि यह माना गया है कि निपटान पर अर्जित राशि इसके लिखे हुए मूल्य के अनुसार होगा।

एनएसआईसीटी ने पुष्टि की हैं कि बदली हुई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी से हटा दी गई हैं। इसके अलावा, नियोजित यूंजी पर दिया गया प्रतिलाम नियल अचल परिसंपत्ति पर है जोकि मुख्यक्षास के परचात है।

यह पुष्ट है कि केवल पूरी की गई और शुरू की गई परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी के लिए गिनती की जाती हैं।

' कर्मर से हरता हा।	· · - · - · · · · · · · · · · · · · · ·
प्रखंड से हटाए गए तआईसीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव सकल प्रखंड में संबर्धनों के खोरों संबंधी दर्शाता है कि वर्ष 2006, 2009 और 2010 प्रस्तावित निवेश मीजूदा परिसंपत्तियों के के लिए हैं। जब एनएसआईसीटी ने वर्ष लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से संपत्तियों को इटाने पर विचार किया है, और 2010 के दौरान उसके द्वारा बढ़ले हुए मीजूदा परिसंपत्तियों का ऐसा हटाना नहीं किया गया है। कुपया स्पष्ट करें।	एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए पत्र दिनांक 4 जुराई 2006 का अनुलग्मक—14 दशांता है कि वर्ष 2009 और 2010 के दौरान बदले जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य पूर्णतः संचयित मूल्यहास द्वारा ऑफसेट किए जाते हैं।
एसआईसीटी ने वर्ष 2008 में अपनी ों के सकल प्रसंद में अपमार्जन प्रस्तावित वर्ष 2008 में अपनार्जित परिसंपत्तियों की निर्मादित लाम अथवा हानि के लिए लागत देया गया संस्थवहार स्पष्ट करें।	भॉफ्टवेबर / हार्बवेयर बदलने का अवशिष्ट मूल्य नहीं है। एनएसआईसीटी ने स्क्रंप मूल्य पर विचार नहीं किया है क्योंकि वह माना गया है कि निपटान पर अर्जित राशि इसके तिखे हुए मूल्य के अनुसार होगा।
ात पूजाः ाताइसीटी ने वर्ष 2006 से 2007 के लिए 10.31 करोड़, रूप 3.31 करोड़ और रूप इ कार्यभत पूजी के रूप में विविध्य का दावा किया है। इसी प्रकार, इसने वर्ष 10.0 के लिए क्रमशं रूप 9.53 करोड़, रूप और रूप 9.72 करोड़ का अनुमान लगाका विविध्य देनदारियां शेष लागत विवरण में खित भारतीय रेसवे द्वारा देय दो माह के तरों से कम देखें गए हैं। इस संदर्भ में तीटी यह दर्शनि के लिए बिल/दस्तावेज़ी कि वर्ष 2005 से 2007 के दौरान टर्मिनल द्वारा एनएसआईसीटी को देय है। वर्ष 2010 के दौरान भारतीय रेलवे द्वारा देव दो माह के टर्मिनल प्रमार की परिग्रणनाएं	वो महीनों की अनुमानित आय के लिए बद्यवा संबंधी निर्दिष्ट राजि प्रामंगिक नहीं है क्योंकि एनएसआईसीटी ने पिछले चलन के अनुसार देनदारियों पर विचार किया है जोकि उपयुक्त है और मार्च 2006 के दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों से कम है। (वर्ष 2006 और 2007 के लिए दावासूत विकि। देनदारियां तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीजित संख्यों में उत्सिक्तित मूल्यों के अनुसार पाई गई हैं।)
धेत प्रशुक्त दिशा-निर्देशों के खंड 29.8 र रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए जी के खप में दर्शाई गई तालिका जिसमें जें वस्तुसूची और अन्य वस्तुसूची शामिल गणनाएं। आईसीटी ने रोकड़ शेष को कार्यगत पूंजी सुविद्यारित नहीं किया है।	वस्तुसूची ईंग्रन के अतिरिक्त पुत्रों के एक वर्ष के औसत स्पर्भाग पर विचार करते हुए 2.9.9 के अधीन विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित की गई है। (एनएसअईसीटी द्वारा सुविचारित मौजूदा परिसंपत्तियों के घटक विविध देनदारियों, ईंग्रन और अन्य तथा पूर्व-मुगतान हैं।) दित्ता-निर्देशों के खंड 2.9.4 के अनुसार, रोकड़ कार्यगत पूंजी गणना के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता।
गत पूंजी के हिस्से के रूप में नीटी द्वारा सुविद्यारित पूर्व-भुगतानों की राधीन संभी वर्षों की परिगणनाओं के साथ ा जाए।	इस्तिए इसपर विकार नहीं किया गया है। पूर्व-भुगतानों में कर्मकारियों को अग्निम, आपूर्विकर्ता, किराये का पूर्व-भुगतान और बीमा, आबि शामिल हैं। (एनएसआईसीटी ने वर्ष 2006 से 2010 के पूर्व-भूगतानों का वर्ष-वार डेकअप मेजा है।)
रमान के खंड 1.2 में दी गई सीटी पीएल' की परिभाषा अपूर्ण है।	नाम सही कर कावा होवा इंटरनेसनत कंटेनर टर्निनल प्राइवेट लिमिटेड किया जाए, भारत में मिन्नमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और कार्य।
	स्वार्मसीटी झ्रार दाखिल किए गए प्रस्ताव सकल प्रसंद में संवर्धनों के ब्योरों संबंधी दर्शाता है कि वर्ष 2008, 2009 और 2010 प्रस्तावित निवेश मीजूदा परिसंपरिवर्धों के के लिए हैं। जब एनएसआईसीटी ने वर्ष लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रसंद से लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रसंद से लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रसंद हैं, और 2010 के वीरान उसके द्वारा बदले लए मीजूदा परिसंपत्तियों का ऐसा हटाना नहीं किया गया है। कुपया स्पष्ट करें। (सआईसीटी ने वर्ष 2008 में अपनी ते 2008 में अपनार्जित परिसंपत्तियों की लियित ताम अथवा हानि के लिए लागत देया गया संख्यवहार स्पष्ट करें। ति पूजी: आईसीटी ने वर्ष 2006 से 2007 के लिए 10.31 करोड़, क्ट 3.31 करोड़ और क0 ड़ कार्यश्त पूंजी के कप में विविध का दावा किया है। इसी प्रकार इसने वर्ष 10.0 के लिए क्रमशः का अनुमान लगासा विविध देनदारियां रोग लागत विवरण में वित भारतीय रेसवे द्वारा देय दो गाह के तर्रो से कम देखे गए हैं। इस संदर्भ में, तीटी यह दर्शने के लिए बिल/दस्तावेजी कि वर्ष 2005 से 2007 के वौरान टॉर्मनल द्वारा एनएसआईसीटी को देय है। वर्ष 2010 के दीरान भारतीय रेलवे द्वारा देय दो माह के टॉर्मनल प्रमार की परियणनाएं के वस्तुसूर्वी और अन्य वस्तुसूर्यी शामिल गणनाएं। आईसीटी ने रोकड़ शेष को कार्यगत पूंजी मुविवारित नहीं किया है। गत पूंजी के हिस्से के कम में तीटी द्वारा सुविचारित पूर्व-मुगतानों की राह्मीन सभी वर्षों की परिगणनाओं के साथ । जाए।

		
(fi).	प्रस्तावित खंड 2.7 उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान के समय से संबंधित है। महापतान न्यास अधिनियम,	इस खंड को शामिल करने का प्रयोजन यह सुनिश्चित करना है कि चूककर्ता पक्ष के विरूद्ध कार्यवाही स्पष्टतः स्थापित की
	1963 की धारा 58 में भुगतानों के समय के लिए	जा सके। एनएसआईसीटी एक निजी टर्मिनल प्रवालक है।
	जपक्य पहले से दिया गया है। अतः प्रस्तावित खंड 2.	
	7 को अधिसूचित करने की आवश्यकता नहीं है।	
(iii).	दंशत्मक स्थाज की वसूली पर शासित प्रस्तावित	एनएसआईसीटी सहभत हैं कि लागू दर भारतीय स्टेट बैंक के
	टिप्पणी 2.8 (६) संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.	प्रारंभिक लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक स्पाज की दर होनी
ì	2 के अनुसार संशोधित की जाए और दंडात्मक ब्याज	चाहिए।
	की दर अधुनातित की जाए।	
(iv).	प्रस्तावित टिप्पणी 2.10 में, एनएसआईसीटी ने उल्लेख	प्रचालनों के शुरू होने के समय से, एनएसआईसीटी ने
	किया है कि कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित	शिपिंग लाइनों को रक्षा और सुरक्षा कारणों से पत्तन परिमर
i	प्रभारों में बाधना / खोलना सेवाएं प्रदान करने की	के भीतर बांधना / खोलना अथवा अन्य सेवा संबंधी किन्हीं
.	लागत शामिल है। एनएसआईसीटी प्रदान की जा रही	प्रचालनों को किए जाने की अनुमति नहीं दी हुई है। उसके
	बाधना / खोलना सेवाओं की लागत के आधार पर	मद्देनज़र हम प्रकाशित प्रशुक्क में कोई रियायत ढाँचा
	रियायत प्रस्तावित करें जब एनएसआईसीटी द्वारा ऐसी	शामिल नहीं करना चाहते हैं।
	सेवाएं प्रदान नहीं की जाती है।	The same of the sa
(v).	प्रस्तावित खंड 2.11 के संदर्भ में, जोकि	एनएसआईसीटी का दरमान रियायत करार के अनुसार 20
	एनएसआईसीटी / उपयोक्ताओं द्वारा सांविदिक शर्तो के	संचलन प्रति घंटा की औसत जल्पादकता पर आधारित है।
	अनिधादन के लिए आस्तियों की लेवी शासित करता	साविदिक शर्ते, जिसपर ग्राहक के साथ परस्पर सहमति बनाई
	है, इस प्राधिकरण के लिए यह संभव नहीं होगा कि	जा सकती है, प्रकाशित प्रशुक्क के 10 प्रतिशत से अधिक
	वह निष्पादन और आस्तियों के लिए साविदिक शर्ते	निष्पादन आस्तियां महीं होंगी।
	निर्धारित करने के एनएसआईसीटी के बिना मार्गदर्शन	The state of the s
	के विवेकाधिकार की अनुमति देते हुए प्रस्तावित शर्त	
	को अधिसूचित करें। अतः एनएसआईसीटी दक्षता की	·
	गिनती के लिए डैटम भेजें जिसे एनएसआईसीटी के	
	दरमान में शर्त रूप में शामिल किया जाएगा।	
(vi).	उपयोक्ताओं को प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित	एनएसआईसीटी उत्पादकता में कोई और सुधार प्रस्तावितनहीं
	अतिरिक्त संवाएं / सुविधाएं और उपयोक्ताओं को होने	कर रहा है। प्रशुल्क वृद्धि अनिवर्यतः जुलाई 2010 में रू0
	वाले उत्पादकता सुकारों का लाभ प्रस्तावित प्रशुल्क	1,194 प्रति टीईयू से रू० 2,086 प्रति टीईयू से रॉयल्टी में
	वृद्धि का औचित्य देते हुए सूचीवद्ध किया जाए।	वृद्धि से होनी चाहिए।
(vii).	एनएसआईसीटी प्रासंगिक सेवाएं प्रदान करने की	इकाई दरें मार्च 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुसार हैं और
	लागत के संदर्भ में मसौदा दरमान में इकाई दरों का	मौजूदा एनएसआईसीटी प्रशुक्क प्रस्तावित वृद्धि प्रतिश्रतो पर
	औधित्य बताएं।	विचार करने के पश्चात है।
(vili).	संशोधित - प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.15	
	विनिर्दिष्ट करता है कि पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त	
}	स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार	
	अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। इस सिद्धांत	
Ì	के अनुसार, प्रस्तावित दश्मान में निम्नलिखित उपबंध	
	शामिल किए जाएं	
Ì	(क). उपयोक्ताओं को एनएसआईसीटी पर आरोप्य	एनएसआईसीटी संशोधन के लिए सहमत है।
	उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा	
	करने की आवश्यकता नहीं होगी।	
j j	(ख). यदि मोत एनएसआईसीटी की तट आधारित	एनएसआईसीटी इससे सहमत है, बशर्ते एनएसआईसीटी द्वारा
i	सुविधाओं के उपलब्ध नहीं होने अथवा खराब होने	यया प्रस्तावित खंड 2.11 प्रशुक्क में शामिल किया जाता है।
	अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य	-
	कारणों से निकिय खड़ा रहता है तो प्रांत के निकिय	
	खड़ा होने की अवधि के दौरान प्रोदमूत किए गए	
!	जिएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष	·
1	रियायत स्वीकार की जाएगी।	
	(ग). उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण	एनएसआईसीटी संशोधन से सहभद है:
	प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिसमें एनएसआईसीटी	•
L	उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय	

	कटेनसे की भुपुर्दगी स्थानातरण की स्थिति में नहीं हो।	
(ix).	एनएसआईसीटी से अनुरोध है कि मसौदा दरमान के खंड 1 से 4 में प्रस्तावित दरों की वसूली के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं को अलग-अलग सूचीबद्ध करें।	खंड 1 से 4 के अधीन एनएसआईसीटी का प्रमुख्य वह गतिविधि स्पष्टतः निर्दिष्ट करता है जिसके लिए प्रभार क, ख, ग और घ के अधीन प्रभार्य हैं।
(x).	(क). एनएसआईसीटी पोतांतरण कटेनरों के प्रहस्तन के लिए मौजूदा स्लाइडिंग मान के साथ डिस्पेंसिंग और मात्राओं के होने के बावजूद एंकन दर प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें। (ख). पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं की सूची बनाएं।	पोतातरण करेंनरों को सामान्य करेंनरों की अपेक्षा पहले से 50 प्रतिव्रत रियायत मिल रही है। प्रचालनों के शुरू होने के समय से, किसी ग्राहक ने भी कूट-प्राप्त प्रशुक्क पर मात्रा रियायतों के लिए योग्यस प्राप्त नहीं की है।
		इस रिवायत को बनाए एखने की स्थिति में, पोतांतरण मध्य में किसी वृद्धि से एनएसआईसीटी द्वारा शयल्टी भुगतान में महत्वपूर्ण वृद्धि होगी और प्रशुक्क आवेदन में प्रस्तुत किए गए एनएसआईसीटी के सभी वित्तीय पूर्वानुमानों में विक्रम आएगा। उससे बचने के लिए प्रशुक्क में रिवायतों पर विचार नहीं किया गया है।
(xi).	सामान्य कटेनरों के समानक प्रचालनों के लिए प्रस्तावित वरों की तुलना में यार्ड से सीएफएस (सप- खंड क) के लिए ओडीसी प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित 192 प्रतिशत वृद्धि ओडीसी के लिए उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाओं की सूची के साथ तर्कसंगतता बताएं।	एनएसआईसीटी की मौजूदा दरें सामान्य प्रहस्तन प्रभार की दर का दोगुना है। इसी अनुपात को बनाए रखा गया है। आंडीसी बॉक्स के लिए उच्छतर प्रभार का कारण यह है कि घाट / वर्ड पर बॉक्स के प्रहस्तन में खगने वाला समय सामान्य कंटेनरों की अपेक्षा कम से कम तीन मुना अधिक है। इसके प्रहस्तन के लिए विशेष डिवाइसों जैसे रिलंग्स आदि की भी आवस्यक्रता होती है।
(xii).	एनएसआईसीटी का दरमान संशोधित करने वाले आदेश दिनांक 16 नवम्बर, 2000 द्वारा, अपनी व्यवस्था से विभिन्न प्रचासन किए जाने के लिए उपयोक्ताओं को रियायतें स्वीकृत किए जाने के लिए एउँ व एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल किए गए थे। उपयोक्ताओं को रियायत देने के लिए मीजूदा व्यवस्था के साथ डिस्पेंसिंग का कारण स्वष्ट करें।	प्रचालनी के खुरू होने के समय से, एनएसआईसीटी ने शिपिंग लाइनों, को रक्षा और मुख्या कारणों से पत्तन परिसर के गीतर कोई प्रचालन करने की अनुमति नहीं दी है। बाहरी फ्लों को टर्मिनल के भीतर कोई प्रखलन करने देने की अनुमति देने से टर्मिनल की उत्पादकता पर भी असर पड़ेगा। उसके भद्देनजर, कोई रियायत दीचा शामिल नहीं किया गया है।
(xiii).	खंड-7 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1 की आवश्यकता नहीं है क्योंकि शट आऊट कार्गो की परिमादा खंड-1 के अधीन परिमादा छप में पहले से शामिल है।	
(xiv).	(क) प्रशीतन अनुवीक्षण और क्षनेत्रधन (खंड-8) के लिए प्रस्तावित प्रभारों की संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार समीद्या की जाए जोकि 4 मंदें इकाई आचार पर लेवी की इकाई विनिर्देश्ट करता है। (ख) प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रस्तावित प्रमार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों के लिए भी लागू हैं। ऐसी स्थिति में, खंड-8 के अधीन टिप्पणी-4 में यथा प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट नहीं हैं।	ये प्रमार स्थापित अवसंरचना से जुड़े हुए हैं। दरमान के अनुसार, मंद्रश्ण प्रभार भी 24 घंटे आचार पर है और वर्तमान पद्धित को जारी रखने की अनुमति दी जानी चाहिए। प्रशीतन अनुवीह्मण और कनेक्शनों के वर्तमान अनुवाम 24 घंटे चक्र पर आधारित हैं। यदि बदलाव किया जाता है तो अपेक्षित कीमत वृद्धि को वांछित प्रतिलाभ अजिंत करने के लिए मौजूदा दरों के कम से कम 100 प्रतिस्रत तक उच्चतर रखना होगा। (ख). यह इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित मौजूदा प्रशुक्क विवरण के अनुसार है और यह स्पष्ट किया जाता है कि प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार रेस्टो कंट्रेनरों प्रश्नी लागू हैं। (तरपश्चात, एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 8-7-2006 द्वारा टिप्पणी-4 को वापस ले लिया हैं.)

(xv). (क). भंडारण अवधि के शुरू होने पर शासी खंड-9 के अधीन प्रस्तावित दिप्पणी-1 संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के संस् 5.8.1 और 5.8.2 के अनुसार संशोधित की जाए।

> (ख). एनएसआईसीटी ने प्रथम 7 दिनों को आईसीखी कटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क दिवसों के रूप में प्रस्तावित किया है (खंड 8 – विराम समय प्रभार का क्र.सं. 4)। तथापि, खंड 9 के अधीन प्रस्तावित शर्त सं. 3 जोकि निःशुल्क दिवस और भंडारण प्रभारों की लेवी शासित करती हैं खंड 9 – विराम समय प्रभार के क्र.सं. 4 में प्रस्तावित प्रशुल्क मद से विपरीत प्रतीत होती है।

प्रस्तावित मीजूवा निःसुरक दिवस 24*7 प्रचावनों पर अव्यक्ति है। आय अनुमान इन प्रतिमानकों पर आवारित हैं। यदि मंद्रारण अविध खंड 5.8.1 और 5.8.2 के अनुसार संशोधित की जाती है तो इन प्राधिकरण से अनुरोब करते हैं कि निःशुक्त दिवसों को जो भी प्रस्तावित किया गया है, से एक दिन कम किया जाए।

टर्मिनस पर ट्रेनों की जिम्मेदारी उस प्रचालक की नहीं है। यह जिम्मेदारी लाइनों की है क्योंकि लाइनों का सीधा संबंध है। तदनुसार, पत्तन द्वारा यथा अनुशंसित 7 दिवसों के नि:शुल्क दिवस आईसीडी कंटेनरों के लिए उपलब्ध होंगे।

रार्त सं. 3 विनिर्दिश्च करती है कि 7 दिनों की निःशुल्क अविधे प्राप्त करने के लिए, शिक्षिंग लाइनों को आगमन के 48 घंटों के भीतर दस्तावेज जमा करने होंगे ताकि इन कंटेनरों को ठीक प्रकार से योजनाबद्ध किया जा सके। यदि अपेक्षित आईसीढ़ी दस्तावेज कंटेनर के उतारे जाने के 48 घंटों के भीतर जमा नहीं किए जाते हैं तो 7 निःशुल्क दिवसों का लाम उपलब्ध नहीं होगा। इसलिए, विवरण एक-दूसरे के विपरीत नहीं है।

स्पन्दता लाए जाने के लिए इस खंड को इस प्रकार पुनः लिखा का सकता है

"अहंसीखी कटेनर के मामले में, यदि दस्तादेज कटेनर के चतारे जाने की तारीख से 48 घंटों के भीतर जमा किए जाते हैं तो कंटेमर को रेल पर लादे जाने के लिए ? निःशुक्क दिवसों की मंडारण अविध लागू होगी, नहीं तो उतारे जाने के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दर्गी की तारीख तक मंडारण प्रभार लागू होगा"।

(ग). एनएसआईसीटी अति—आयामीय कंटनरों के लिए भंडारण प्रभार सामान्य कंटेनरों की दर से 3 गुना पर निर्धारित करने के पीछे औदित्य स्पष्ट करें। (खंड-10 के अधीन टिप्पणी 8 देखें)। अति—आयामीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रमार भूमि स्लॉटों की दास्तविक संख्या पर निर्भर करता है, इसलिए ओडीसी की तत्संबंधी श्रेणी खंड 8'में प्रस्तावित तत्संबंधी स्लैबं ढोंचे के अधीन अभिग्रहण करता है। प्रस्तावित टिप्पणी 6 की समीक्षा करें। एमएसाआईसीटी के पास एक बहुत ही छोटा कटेनर यार्ड है और इसलिए प्रचालन इसके आकार से बहुत ही बायित होते है। एनएसआईसीटी पर आने वाले ओडीसी कंटेनर सामान्य कंटेनर की अपेक्षा अधिक भूमि अधिग्रहीत करते हैं। इससे प्रचालनों में भररी बाधाएं आती हैं और यद्यपि यह एक भूमि स्लॉट से अधिक अधिग्रहण करता है, परंदु मंडारण राजस्व कोवल एक भूमि स्लॉट पर प्रभाव है। इस अंतर को दूर करने के लिए, एनएसआईसीटी ने प्रस्तावित किया था कि भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की बहस्तविक संख्या तत्संबंधी कंटेनर वास्तव में अधिग्रहण करता है, के अनुसार होना चाहिए। हालांकि यह प्रारंभ से नहीं था, परंतु यह हमारे लिए गंभीर बाबा है। ओड़ीसी कंटेनरों को कंटेनरों के एक से अधिक तच्या चट्टा समाने की अनुमति भी नहीं दी जा सकती। एनएसआईसीटो ने केवल भूमि स्तर पर अधिग्रहीत भूमि स्लॉटों की संख्या के लिए प्रमार प्रस्तावित किया है और भूमि स्तर में ऊपर के क्लॉटों के लिए कोई प्रमार प्रस्तावित नहीं किया है (सामान्यतः कंटेनरों को 4~पच्च घटटा लगाए जाते हैं। क्लिंड स्लॉटों का यह सिद्धांत शिपिंग लाइनों द्वारा भी अनुसरित किया जाता है जब पोत के बोर्ड पर ओडीसी कंटेनरों का मृत्य-निर्धारण किया जाता है।

हालांकि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के भंडारण के वर्तमान अनुमान 50 प्रतिशत प्रीमियम के मौजूदा प्रतिमानकों पर आधारित हैं, परंतु दिशा-निर्देशों के अनुसार बदलाव किए जाने से आय

(घ). एनएसआईसीटी ने खड़-10 के अधीन टिप्पणी-7 में जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मंडारण के लिए 50 प्रतिशत प्रीमियम निर्धारित किया है। यह टिप्पणी संशोधित

प्रशस्क विज्ञा-निर्देशों के खंड 6.7.3 द्वारा जासित की अनुमानों पर प्रमाव पड़ेगा। तथापि, चूंकि यह मात्र बहुत जाएगी, जोकि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन और महत्त्वपूर्व आय अनुमान नहीं है, इसलिए एनएसआईसीटी इस भंद्यरम पर 25 प्रतिसत का प्रीमियम निर्वारित करता प्राधिकरण के सुझाव से सहमत है। (ढ.). कंटेनरों के मंडारण के लिए एनएसआईसीटी यह केवल नीलामी अधीन कंटेनर के मामले में एक द्वारा प्रस्तावित विश्वन समय प्रमारों में खाली कंटेनरों स्पष्टीकरण है जहां खाली करना टर्मिनल में किया जाता है। के लिए विशाम समय प्रभार खामिल है। ऐसी रिवरि और कंटेनर लंदे हुए से खाली कंटेनर में बदल जाता है। में, खाली 'नीलामी कंटेनर' पर मंडारण प्रभारों की लेवी शामिल करने के लिए प्रस्तावित प्रथक टिप्पणी सं. ८ जरूरी नहीं होगा। प्रस्तावित टिप्पणी सं. ८ के पीछे औदिस्य स्वय्ट करें। पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रक्रिया और किए जाने के लिए अपेक्षित गतिविधि विशेष रूप (xvi). प्रभारों के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि से परिमापित की गई है और एनएसआईसीटी द्वारा चलाई जा एनएसआईसीटी द्वारा उतारे गए परंतु जेएनपीटी द्वारा रही यतिविधियों के लिए एनएसआईसीटी दरमान लागू होया। अपने टर्मिनल में लादे गए कंटेनर के मामले में कंटेन्सें के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण संबंधी अतिरिक्त लेबी जेएनपीटी के दरमान में निर्धास्ति दर्श द्वारा जासित की जाएगी न कि एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्वावित दर्श पर। (क). खंड—11 (विविध प्रमार) के अभीन प्रस्तावित एनएसआईसीटी गतिविधि आचारित लागत-निर्धारण व्यवस्थित (xvii). प्रशुक्क मदों के लिए प्रत्येक दर लागत ब्योरों के साध नहीं करता है और इसलिए इसे उपलब्ध नहीं करवाया जा औवित्य दिया जाए। सकता । कंटेनरों की अघोषणा और गलत घोषणा टर्मिनल प्रचालनों के (ख), एनएसआईसीटी ने जीखिमपूर्ण कंटेनरों की अधीवणा/बलत घोषका के लिए 20' और 40' के लिए जोखिम हैं। इसके लिए कंटेनरों को उपयुक्त स्लॉटों में स्थानांतरित करने और परिवहन तथा अतिरिक्त लिफ्ट्स की लिए विभिन्न दरें (खंड ti का क.सं. X) प्रस्तावित की हैं। 40' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 20' कंटेनर के आवश्यकता पड़ती है। इसलिए 49' कंटेनर के लिए प्रस्तावित लिए प्रस्तावित दर के ढेढ़ गुना पर है। प्रमार 20' कंटेनर का 1.5 गुना मार्च 2005 के दिशा-निर्देशों अघोषणा / गलत घोषणा के लिए प्रमार की वसली के के खंड 6.4 के अनुसार है। प्रयोजन के लिए कटेनर के आकार के संदर्भ में दर मिन्न-मिन्न रखने की जरूरत एनएसआईसीटी 20' कंटेनरों के क्षिए प्रस्तावित दर 40' के कंटेमरों की अधोषना / गलत घोषणा के लिए दर कप में भी अंगीक्त करने पर विचार करें। (ग). एनएसआईसीटी ने कटेनर का एक दरवाज़ा एनएसआईसीटों पूर्वकाल में इस सेवा के लिए वसूली करता खोलने के लिए नया प्रभार प्रस्तावित किया है। इस संबंध में भौजुदा पद्धति और प्रमार्थ प्रभार, यदि कोई हो, इस प्राधिकरण के अधिकरण का संदर्भ देते हुए दर्तमान में शिपिंग लाइन्स खुले हुए दरवाजे वाले कंटेनरों के सदित किया जाए। लिए कंटेनर ठीक कंटेनर तारीख से बाहर चला रहे हैं। इस प्रशुक्क मद को शुरू करके हम शिपिंग लाइन्स की वह विकल्प दे पर्ड हैं कि वे एनएसआईसीटी की ये सेवाएं हैं और टर्मिनल के भीतर पूरी करें। **उपर्युक्त पूरी तरह से फ़ाहक के अनुरोध पर आधारित और** खेकिक है। चुकि टर्मिनल अक्सरचना पर की गई मौंगे अपरिमित हैं और (घ). एनएसआईसीटी ने उपयोक्ता की चूक की कज़ड़ विभिन्न सेवाओं के लिए विंडो निर्धारित की गई है और से पोत के अधिक समय सकने के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की सेवी प्रस्तावित की है। सम्योक्ताओं की सूक के कारण पीत का अधिक समय एनएसआईसीटी से अनुरोध है कि वह पोत संबंधी : न्सकनाः रापयोक्ताः को प्रभार अदा करने होंगे क्योंकि इससे टर्मिनतः की सम्पूर्ण अनुसूची प्रभावित होती है। लम्बी प्रमारों को वसूल करने के लिए एनएसआईसीटी को :

अधिकृत करते हुए एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के पीच हुए लाइसेंस करार के प्रासंगिक उपनंध की सूचना दें। समयावधि के लिए बर्ध पर शेष इंजनों को गतिहीन करने की उपयोक्ताओं की कई घटनाएं रही हैं इस दुरूपयोग को रोकना होगा और पीतों को बर्ध छोड़ना होगा जब एक बार ऐसा करने के लिए कहा जाता है। टर्मिनल प्रचालक अपनी पिरसंपितयां नहीं रख सकते और जब निर्देश दिया जाए तब बर्ध खाली करने से इंकार करने पर पीत प्रश्नालक की कार्रवाई के कारण अन्य ग्राहकों को बर्ध की प्रतीक्षा करनी पड़ती है। यह विदित्त होना खाहिए कि टर्मिनल प्रचालक के पास अधिक समय तक रूकने के लिए दंशस्क प्रभार लागू करने के अलावा पोत से बर्ध को खाली करवाने के लिए कोई अन्य साधन नहीं है ताकि यह कार्यवाहियां निवारक रूप में सुनिश्चित की जा सकें।

टीएएक्पी ने जेएनपीटी (2006) और जीटीआईपीएत (2006) के सामान्य संशोधन आदेश में एक्त टर्मिनतों के लिए 16.40 लाख टीईयू और 13.30 लाख टीईयू क्षमता निर्णीत की थी। जेएनपीटी, जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी की घाट लम्बाई और यार्ड क्षेत्र नीचे दिए गए हैं:

जेएनपीटी जीटीआई एनएसअछ सीटी पीएल 712 1125 600 धाट लम्बाई (मीटर) यार्ड क्षेत्र (हैक्टेयर) 28 क्षपता (लाख टीईयू) 15.40 3.30 11.00 100% उपयोगिता 64.00% 83 17%

दिशा-निर्देश 2.9.10 संपंट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की अमिकल्पित क्षमता के निर्धारण की पद्धति भानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है. जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष कैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएएमपी किसी एक सुविधा के सर्वोत्तम/अभिकल्प क्षमता की गणना के लिए भिन्न-भिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर सकता।

एनएसआईसीटी द्वारा अपनी क्षमता रूप में प्रहस्तित वास्तविक शुपुट पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 का निवर्चन करना सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आदेशों में ऐसा दृष्टिकोण अपनाया है। यदि ऐसा निवर्धन अनुसरित किया गया था तो वास्तविक शुपुट क्षमता के यराबर होगा और ऐसे में 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ प्रदानकरने वाले दिशा—निर्देश का उद्देश्य विफल होगा।

टीएएभपी के पूर्वोदाहरण आदेशों और सर्वोत्तम क्षमता माडल के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 11.90 लाख टीईयू और यार्ड क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिगणित होती है। दो के बीच कम (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की आवश्यकता है। अभी तक, एनएसआईसीटी ने अपने सर्वोत्तम क्षमता रूप में 11 लाख टीईयू अंगीकृत किया है।

. उपर्युक्त अधार पर, एनएसआईसीटी द्वारा दावाकृत दक्षता साभ क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाला लाम है।

एनएसआईसीटी ने क्षमता के अधिक उपयोग से हुए लाभ की बनाए रखा है और न कि खंड 24.1 के अधीन यथा विनिर्दिष्ट, जोकि लागत कटौती को कवर करता है।

(xviii).

(क). दक्षता लाभ को बनाए रखने का एनएसआईसीटी का प्रस्ताव संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के खंड 24.1 के अनुसार प्रतीत होता है। खंड 24.1 विनिर्देष्ट करता है कि दक्षता के लिए तलिवहन उसी टर्मिनल में उसी प्रचालक के पूर्व निष्पादन का औसत होगा। अन्य टर्मिनलों में एक प्रचालक का विभिन्न प्रचालकों के साथ निष्पादन की तुलना करना संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देशों में प्रिकेट्यित नहीं है।

(खं), संशोधित प्रशुक्क दिशा—िनर्देशों का खंड 2.4.7 आगे दिनिर्देख्ट करता है कि दक्षता के लिए तलविड्न पिछले प्रशुक्क चक्र में दक्षता सुधार के कारण अर्जित वास्तविक लागत कटौती होगी। बाद की प्रशुक्क

वैवता अपन्य के लिए प्रसुक्क निर्धारित करते समय प्रासंगिक व्यय का अनुमान संगाने के शिए ऐसी लागत कटौती का 50 प्रतिसत सुविधारित किया जाना चाहिए। (ग). इस परिप्रेक्ट में, एनएसआईसीटी वर्ष 2005-06 एनएसआईसीटी ने क्षंत्रता के खेबिक उपयोग से हुए लाम को से 2007-08 के दौरान खर्च की गई बास्तविक बनाए रस्ता है और न कि खंड 2.4.1 के अधीन क्या परिवर्ती सागरा के तदनुरूपी प्राप्तिक मदों के साध विनिर्दिन, जोकि सागत कटौती को कवर करता है। वर्ष 2000-01 से 2004-05 के दौरान खर्च की गई वास्तविक परिवर्ती लागत की प्रासंगिक मर्दो की तुलना दर्राते हुए परिगणनाओं के साथ एक पिरलेवण भेजें। यदि परिकर्ती लागत की प्रास्त्रीमक नदों में यदि कोई लागत कटौती दिखाई देती है तो ऐसी लागत कटौती का 50 प्रतिशत वर्ष 2008, 2009 और 2010 के लिए अनुमानित परिवर्ती लागत सदनुरूपी प्रासंगिक मदों के अनुमानों में गिना जा सकता है।

- 9.1. संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यांसय में 30-06-2008 को आयोजित की गई थी। एनएसआईसीटी ने रायस्टी को पूरी तरह से पार करना स्वीकार करने और प्रमुक्क परिकर्सन 1.1 मिलिकन टीईवू प्रतिवर्ष के सर्केताम क्षमता स्तर पर सीमित रखने की जरूरत को प्रमुखता देते हुए पाकर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान, एनएसआईसीटी, जेएनधीटी और उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।
- 9.2 जेएनपीटी ने, संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, "कानून में बदलाव" के बारे में एनएसआईसीटी के दावे पर प्राप्त की गई कानूनी सब की प्रतिलिपि अपने एव दिनांक 18 जुलाई, 2008 द्वारा भेजी है। एनएसआईसीटी ने भी प्राप्त की वई कुथक कानूनी सब अपने पत्र दिनांक 31 जुलाई, 2008 द्वारा भेजी है। सामान्यतः, दोनों कानूनी सब 'कानून में बदलाव' के प्रश्न के बारे में है।
- 8.3. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा प्राप्त की यई कानूनी राय एक—दूसरे का प्रतिकार करती हैं। जबकि जेएनपीटी के कानूनी सलाइकार ने निकर्व निकाला है कि इसमें कोई कानून में बदलाद नहीं है जबकि एनएसआईसीटी द्वारा प्राप्त की गई सलाइ सुझाव देती है कि रायल्टी का केवस कुछ हिस्सा पार करना रूप में स्वीकार करने की नीति, जोकि मार्च, 2006 से प्रमावी हुई थी, कानून में बदलाव है। इन दोनों सब से यह प्रतीत होता है कि ये इरादतन मुद्दे फीकिंग अथदा लाइसेंस क्सर के अधीन कानून में बदलाव के लिए घूट प्रदान करना है।
- 10. एनएसअर्छसीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 जुसाई 2006 द्वारा संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत किए वर अपने तकों को दोहराया है और सुनवाई से सामने आए अपने प्रतिसाद भेजे हैं। एनएसआईसीटी द्वारा किए गए प्रमुख निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है...
 - (i). (क). जेएनपीटी ने 600 मीटर घाट लाइन और 28 हैक्टेयर भूमि वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए बोलियी आमंत्रित की थीं। बोली के समय धमता 6 लाख टीईयू निर्धारित की गई थी। जेएनपीटी का बोलीदाताओं को आमंत्रण प्रत्येक तीन क्यों में प्रयुक्त में 20 प्रतिशत वृद्धि परिकलित की गई थी। महापत्तनों द्वारा प्रशुक्क परिकलन लागत आधारित थीं और उस समय के दौरान नियोजित पूंजी पर लगभग 18–20 प्रतिशत का लाभ मार्जिन, बोलियों जाम की गई थीं।
 - (ख). एनएसआईसीटी उच्छतम बोलीदाता था और तदनुसार जेएनपीटी ने फरवरी 1997 में आहाय पत्र जारी किया था और 3 जुलाई 1997 को साइसेंस क्रार पर हस्ताक्षर किए थे।
 - (ii). (क). प्रसुत्क किसी व्यवसाय की व्यवहार्यता सुनिश्चित करने में प्रमुख भूमिका क्षदा करता है। एक ऐसी स्थिति प्रकट हुई है जहां पिछले आदेश के परिणामस्वरूप, प्रसुत्क समीक्षा की आवश्यकता है।
 - (ख). लाइसेंस करार एनएसआईसीटी को प्रमुक्त के निर्धारण के लिए समय—समय पर इस प्राधिकरण के पास जाने को कहता है। इस प्रकार, एनएसआईसीटी इस प्राधिकरण का रूख करेगा जब प्रमुक्क समीक्षा के लिए जसस्त अधवा अवसर पैदा होता है अर्थात प्रमुक्क वैद्यता की समाप्ति अधवा जब ऐसी स्थिति प्रकट होती है जिसमें समीक्षा की आवश्यकता होती है।
 - (ग). एनएसआईसीटी की प्रशुक्क वैद्यता अगस्त, 2008 में समाप्त हो चुकी है और इसकी वित्तीय व्यवहार्यता बढ़ रहे नुकसानों द्वारा संकटस्थ की जा रही है यदि मौजूदा स्थिति बनी रहती है। सैंयस्टी की अस्वीकृति के कारण, यह अनुमान लगाया गया है कि एनएसआईसीटी वर्ष 2009 में स्व -8.30 करोड़ की कमाई करेगा और वर्ष 2010 में स्व 15 करोड़ से वर्ष 2013 तक स्व 58 करोड़ का नुकसान होना शुरू हो जाएगा।

- (iii). (क). दिशा-निर्देश 2.9.10 स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है कि पत्तनों की परिकल्पित क्षमता निर्धारित करने की पद्धति मानकीकृत होगी। यह वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां मानक लागत समिति ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। टीएएमपी एक सुविधा को सर्वोत्तम/डिज़ाइन क्षमता की गणना के लिए भिन्न-भिन्न पैरामीटर लागू नहीं कर संकता।
 - (ख) एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक थुपुट को इसकी क्षमता मानते हुए खंड 2.9.10 निवर्चन करना सही नहीं होगा। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी, जेएनपिटी और जीटीआईपीएल के अपने पूर्ववर्ती आवेशों में ऐसे एक दृष्टिकोण का अनुसरण किया है। यदि ऐसे एक निवर्धन का अनुसरण किया गया था तो चास्तविक थुपुट बमता के बराबर होगा और इस प्रकार 60 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता के लिए अधिकतम स्वीकार्य प्रतिसान प्रदान करने के लिए दिशा—निर्देश का उद्देशय निकल होगा।
 - (ग). टीएएमपी के पूर्वोद्वाहरण आदेशों और सर्वोत्तम क्षमता माइल के आधार पर, एनएसआईसीटी के लिए घाट क्षमता 16.90 लाख टीईयू और यार्ड क्षमता 10.20 लाख टीईयू परिगणित होती है। दो में से निम्नतर (10.20 लाख टीईयू) को अंगीकृत किए जाने की जरूरत है। अभी तक, एनएसआईसीटी ने 11 लाख टीईयू अपनी सर्वोत्तम क्षमता रूप में अंगीकृत किया है।
 - (घ) यह दोहराया जाता है कि एनएसआईसीटी प्रशुलंक के परिकलन के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों को न तो लागू कर रहा है और न ही लागू करने के लिए माँग करता रहा है। केवल क्षमता माडल उपयोग किया गया है।
- (iv). (क). यह असहमत नहीं है कि सयल्टी एक लागत है। यह केवल रायल्टी के कारण था, कि एनएसआईसीटी को सुविधा का निर्माण और प्रचालन करने का अधिकार दिया गया था। बोली शर्तों में रॉयल्टी को प्रशुक्क के परिकलन में शामिल किए जाने की अनुमति नहीं दी गई थी।
 - (ख). एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच सयिल्टयों की एक तुलना निम्नवत् हैं...

विवरम	एनएसआई सीटी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता
उद्धरित रॉयल्टी का एनपीवी (रूपये करोड़ों में)	312.00	225.00
गारेटीशुदा मात्रा (मिलियन टीईयू में)	15.25	16.60
कुक्ष शॅयल्टी (रूपये करोड़ों में)	4039.00	4345.00
औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू (रूपये)	2601.00	2617.00

- (ग). मंत्रालय के आदेश सं. पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार, इसने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि लागू नहीं की जा रही सँयल्टी की स्थिति, बोलियाँ आमंत्रित करते समय, बोली दस्तावेज़ों में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट की जानी चाहिए थी। जेएनपीटी के बोलीदाताओं को आमंत्रण में पूर्ण अथवा पार्ट रॉयस्टी की अस्वीकृति के बारे में शर्ते नहीं दी गई थीं।
- (घ). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 बोली शर्तों के मूल सिद्धांतों के विरुद्ध जाता है और परिणामस्वरूप कानून में बदलावा! यह सुविचा को प्रचालित करने के एमएसआईसीटी के अधिकार को प्रतिकृततः प्रमावित करता है। उक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रचालक को संभावित नुकसान से बचाने के लिए, संयल्टी को लागत रूप में लेखा में लिया जाएगा। रॉयल्टी का पार्ट अस्वीकृत करने से, नुकसान होता है। इसलिए, यदि नुकसान होता है, तो पूर्ण रॉयल्टी स्वीकृत की जाए।
- (ड.). रायल्टी मुगतान की मध्त्रा के निर्धारण के लिए लाइसेंस अवधि में पतान को रोकड प्रवाह के एनपीवी का प्रयोग करना गलत होगा।
- (व). खंड 2.8.1 के अनुसार, रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिक राशि के अधीन होगी। लाइसँस अविध के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा रू० 4039 करोड़ के विपरीत रू० 4345 करोड़ थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू एनएसआईसीटी के रू० 2601/- के विपरीत रू० 2617/- परिगणित होती है। इसलिए एनएसआईसीटी द्वारा भुगतान की मई पूर्ण रायल्टी अवश्यक स्वीकृत की जाए। उस्त दिशा-निर्देश का कोई अन्य निवर्षन नहीं हो सकता और इसलिए टीएएमपी द्वारा मार्च 2006 में अगीकृत रॉयल्टी संबंधी स्थित अब अंगीकृत नहीं की जा सकती।

- (v). (क). क्षमता की उपयोगिता/अधिक उपयोगिता, जोकि व्यापार वृद्धि की सुकर और व्यवस्थित करने के लिए किया गया है, से होने वाले प्रतिचारित अर्जन, जोकि व्यंड 2.1.3 के अनुसार 50 प्रतिशत समाबोजन प्रचालक की उसकी परिसंपत्ति उपयोगिता बढ़ाने के लिए एक अप्रोतसाहन रहा है।
 - (ख) यदि एनएसआईसीटी को निर्धारित वामता पर प्रकालन करना पढ़ता तो व्यापार के क0 135 करोड़ प्रतिवर्ष के व्यापार द्वारा अधिक आउटफ्लों के परिणामस्वरूप क0 5000/- प्रति टीईयू अदा करना होगा और एक्जिम व्यापार को बढ़ाने के लिए योग्यता को भी सीमित करना होगा। सरकार को वाणिज्य में वृद्धि, पोत संबंधी प्रमारों, रायक्टी भुगतान और एक्जिम व्यवसाय में वृद्धि के मध्यम से राजस्य से लाम हुआ है। शिपिंग लाइनों को भी निम्नतर आर्थिक मान के साथ बढ़े पोती की तैनाती, तेज चुमाय समय आदि से लाम हुआ है। हालांकि एनएसआईसीटी के अधिक उपयोगिता से हर किसी को लाभ हुआ है, परंतु एनएसआईसीटी को अधिक उपयोगिता से हाने वाल लागों के समायोजन के मध्यम से देखित किया गया है। इसे एक अच्छी स्थिति नहीं कहा जा सकता।
 - (ग). खंड 24.1 भी लागों को बनाए रखने और लागत कटौती से संबंधित है और न कि समता के अधिक चपयोग से लागों को बनाए रखने से।
 - (घ). प्रतिकारित अर्जनों का समायोजन बोली राताँ अधवा बोली जमा करने के दौरान अपनाई गई प्रसुक्त निर्धारण प्रक्रिया के अनुसार नहीं है।
 - (क.). उपर्युक्त आबार पर, एनएसआईसीटी को समता के अधिक उपयोग से पूर्ण साथों को बनाए रखने की अनुसति दी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, एनएसआईसीटी को इसे बनाए रखने में दिशा-निर्देशों में कोई चेक मही है।
- (vi). यदि एनएसआईसीटी के निवेदन पर बिना विचार किए मौजूदा पद्मति का अनुसरण किया जाता है तो एनएसआईसीटी को अगले चार वर्षों में होने वाले मुकसान की स्थिति निम्नक्त् है:—

मात्राएँ (टीईन) प्रश्ते वर्ष	नुकसान (20062011) (क्यरी करोड़ी ने)
11 लाख टीईयू पर	462
14.70 लाख टीइंयू पर	696
८ लाख टीईवू पर	265

11. एनएसआईसीटी ने अपने पन्न दिनांक 22 जुलाई, 2008 द्वारा संयल्टी, वृक्तरा लाभ, यार्ड कमता और वर्ष 2001 से 2004 अवधि के पूर्ववर्ती लाभों को समायोजन संबंधी अपने पूर्ववर्ती निवेदनों को दोहराया है। एनएसआईसीटी के निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:--

- (i). (क). दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 न तो पत्तन निजीकरण नीति के हिस्से के छए में मौजूद है न ही बोली लगाने और क्यार पर हस्ताकर करने के समय जेएनपीटी के बोली आमंत्रण में मौजूद है। सागत रूप में सायल्टी की स्वीकार्यता के संबंध में वर्ष 2003 में दिया गया मास्त सरकार का स्पन्टीकरण एनएसआईसीटी के लिए लागू नहीं है।
 - (छ). हालांकि हम दिसा-निर्देशों के खंड 2.8.1 को स्वीकार नहीं करते हैं, यह बिनोट किया जाता है कि स्वीकार्य रायस्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उन्हरित अधिकतम राशि क्षेत्री, खोकि इमारे दावे के अनुसार है।
 - (ग). पर्ष 2006 के पिछले आदेश में, स्वीकार्य शयस्टी निर्धास्ति करने में निवल मौजूदा मूल्य का प्रवोध सही नहीं है।

एनपीवी पदित इस आधार पर आज के रूसए मूल्य के भविष्य में उस कुछ रूपए की मूल्य से तुलमा कस्ती है कि रूपया खरीदने की शक्ति मुदास्कीति के कारण आने वाले समय में कम होगी। जेएनपीटी ने सकल बोलीदाता के निर्धारण के लिए इस पदिति विशेष का प्रयोग किया गया था। तथायि, इसे प्रशुक्त का निर्धारण करने में लागू करने के लिए नहीं कहा जा सकता क्योंकि किसी भी परिस्थिति में रूपए की खरीद शक्ति अथवा बन के समय मूल्य को प्रशुक्त निर्धारण के लिए सुविचारित किए जाने की जरूरत नहीं है। शशियों को निर्धारित करने का कैयस एक सस्ता है एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीबाता द्वारा कुल सारी बोली पर विचार करना है जोकि निम्नवत् है.—

एनएसआईसोटी दुसरा उच्चतम बोलीदाता

₹60 40,36,79,75,000

₹0 43,44,62,50,000

एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू बोली निम्नवत् है-

एनएसआईसीटी दुसरा उच्चतम बोलीदाता रू० 2601 प्रति टीईयू रू० 2611 प्रति टीईयू

एनएसआईसीटी का पूर्ण रॉयल्टी के लिए दावा कैंग्र है।

- (ii). (क). एनएसआईसीटी की क्षमता 11,00,000 टीईयू है। क्षमता की हमारी गणनाएँ दिशा-निर्देश 2,9:10 के साथ-साथ जेएनपीटी में समान टर्मिनल की पिछली क्षमता के अधीन मानक डिजाइन क्षमता माडल के अनुसार है।
 - (ख). दिशः-निर्देश 2.5.1 के अधीन सुविचारित किया जाने वाला यातायात दिशा--निर्देश 2.9.10 के अधीन निर्धारित क्षमता से अधिक नहीं हो सकता है, ऐसा करने का कोई प्रयास दिशा--निर्देश के उद्देश्य को निर्श्वक करना होगा कि प्रतिलाभ को क्षमता और पतानों को उचित प्रतिलाभों से जोड़े जाने की आयरयकता है। प्राधिकरण को संसाधनों के आर्थिक उपयोग, निष्पादन में दक्षता और सर्वोत्तम निवेश को पुरस्कृत करने की जरूरत है। यह प्राधिकरण 11,00,000 टीईयू से अधिक यातायात अंगीकृत करते हुए क्षमता के अधिक उपयोग को पुरस्कृत करने के उद्देश्य को पूरा करने में निष्कल होगा।
 - (ग). यह स्पष्ट किया जाता है कि दिशा-निर्देश 2.4.1 की प्रयोज्यता इसे रूप में शुविवारित नहीं की गई है कि एनएसआईसीटी क्षमता के अधिक उपयोग से होने वाले लागें से व्यवहार कर रहा है।
 - (घ). दक्षता साभ पर विचार करते हुए टीएएमपी दिशा—निर्देशों के अनुसार अर्जित आरओसीई दर्शाते हुए विवरण निम्नोलिखन है:-

再.	🔹 विवरण		वर्ष		
₹İ.		2005	2006	2007	कुल
	यातायात (टीईयू में)	1311193	1344574	1471723	_
ï.	कुल प्रचालन आय	44682.73	39236.92	41672 96	125592.61
2.	प्रचालन सागत	14574.59	L\$465.83	24610.18	57650.60
3.	मृत्यद्वास	4853.14	4787.05	4624.88	14265.07
4.	उपरिव्यय	2693.98	2059.76	1811.48	6565.22
\$.	प्रचालन अधिरोप	22561.03	13924.28	10626 42	47111.73
6.	परिसंपत्तियाँ की बिक्री पर नुकसान	116.44	30,88	35 61	(82.93
7.	अभिशेष	22444.59	13955.16	10662.03	47061,77
8:	नियोजित पूंजी	66016.86	58803.64	54587 31	-
9.	अएओसीई	9902.53	8820.55	8733 97	27457.05
10.	निवल अधिरोष	12542.06	5134.61	1928.06	19604.73
H.	दक्षता लाभ	(5460.58)	(4422.98)	(5278.64)	15162.21
12,	निवल अधिरोष	7081.48	711063	3350.59	4442,52

दक्षता लाम की गणना

1.	मात्रा क्षमता अनुसार	1100000	1100000	1100000
2	दास्तविक भात्रा	1311193	1344574	1471723
3.	दक्षता के कारण अर्जित मात्रा	211193	244574	371723
4.	दसता के कारण अतिरिक्त राजस्व	7185.75	7127.74	10513.92
5.	घटाएँ संबद्ध परिवर्ती लागत (रायल्टी सहित)	1725.17	2704.75	523.28
6.	अंशदान	5460.58	4492.98	5278.64

उपर्युक्त तालिका से, यह नोट किया जाए कि वर्ष 2005 से 2007 के लिए प्रोट्भूत किए गए रू० 151. 62 करोड़ के लामें को प्रचालक को पूर्णतः स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता है।

(iii). सर्वोत्तम घाट क्षमता कंटेनर की अधिकतम संख्या का 70 प्रतिशत है जिसे एक वर्ष में वार करना किया जा सकतः है। हमने 10,10,052 टीईब् की यार्ड क्षमता की संशंना करने में 6222 भूमि स्लॉटों पर विद्यार किया है। 8222 भूमि स्लॉटों द्वारा उपयोग किया गया क्षेत्र 110101एम2 है। उसा भूमि स्लॉटों द्वारा दास्तव में अभिग्रहीत 11 एवए का क्षेत्र उपयोग करते हुए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता है —

0.70 X 11 X 2.5 X 365 X 283 = 5,18,862 গছিবু 2 X 1.3

यह देखा जाए कि हमारे द्वारा सुविधारित यार्डे अस्ता वस्तुतः कही ज्यादा है।

- (iv). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2001 से 2004 अवधि के लिए होने वाले लाभों का 50 प्रतिशत अगस्त, 2006 के आदेश में दिशा—निर्देश 2.13 के अनुसार समायोजित किया था। वर्ष 1998 के दिशा—निर्देशों में ऐसा कोई विनिर्देश नहीं दिया गया था जिसे ऐसे समायोजन के लिए स्वीकृति प्रदान करता हो। हमारी एय में ऐसा समायोजन के नहीं है और नहीं किया जाना चाहिए।
- 12. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त दिपणियों और संबद्ध पक्षीं द्वारा दिए गए तकों का सार प्रासंगिक पक्षीं को अलग से मेजा जाएगा। ये ब्योरे हम्बरी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।
- 13. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूधना के संदर्भ में, निम्नलिखित रिधरित प्रकट होती है।
 - (i). एनएसआईसीटी का प्रस्ताव पूर्ववर्ती प्रमुक्त आवेश दिनांक 22 जुलाई, 2006 और 7 मार्च, 2006 जोकि पूर्व आदेश की असिभूधना की तारीख से 3 वर्षों की अविध के लिए वैध था, द्वारा निर्धारित अपने प्रशुक्क की सामान्य समीक्षा के लिए है। यह प्रस्ताव मीजूदा प्रमुक्क में लग्श्य 46 प्रतिशत की वृद्धि की मींग करता. है और इस प्राधिकरण के विचार के लिए विभिन्म मुद्दों की ओर ध्यान आकृष्ट किया है। एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में मुख्यत: इन अझ्यारों पर रॉबरटी का पूर्ण पास-श्रू दावाकृत किया है कि रॉयस्टी के आरिशक पास-श्रू पर प्रमुक्क दिशा-निर्देश 2005 होली शतों के मूल सिद्धीतों के विकद है और और कानून में बदलाव के बसबर है। यह समता के संदर्भ में प्रशुक्क निर्धारण के लिए अभिवधन भी है और वास्तविक यातायात पर आधारित नहीं है ताकि मात्रा दक्षता का लाभ प्रचालक को उपलब्ध करवाया जा सबेगा। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2004-05 तक की अविध के लिए पूर्व अधिशेद के समायोजन की शुद्धता पर भी विवाद किया था क्योंकि जब इसने अपनी बोलियां जमा की वी उस समय से पहले और 31 मार्च, 2005 तक अधिक प्रतिलामों/दक्षता लामों के परिकलन की संकरपना नहीं थी।
 - प्रशत्क निर्धारम के लिए भीज़दा टर्मिनल-वार लागत जमा दिस्कोण पूर्व अवधि में टर्मिनल पर अर्जित (む). (ll). की गई यातायात मात्राओं को लेखा में लेता है और भविष्य के लिए वृद्धि की चम्मीद करता है। पूर्व अवधि के अमिलेख दर्शते हैं कि एनएसआईसीटी में प्रहस्तित मात्राओं में चढ़ाव है जोकि वर्ष 2005 में हुई प्रशुक्क कटौती के कारणों में से एक है। यदापि, कोई भी तर्क-दितर्क कर सकता है कि क्या एनएसआईसीटी पर मात्रा वृद्धि पूरी तरह से प्रचासक के प्रयासी और दसता के कारण है, इससे हंकार नहीं किया जा सकता कि एनएसआईसीटी में अपने टर्निगत पर बढ़े हुए शुपुट स्तरों को अध्या व्यवस्थित किया है। किन्तू, एनएसआईसीटी का तर्क है कि बढ़ी हुई मात्राएँ उसकी दखता के कारण प्रहस्तित की गई हैं और उपबंध संसाधनों के बेहतर उपयोग को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता। प्रशुक्क दिला-निर्देश, 2006 का खंड 2.2 टीएएमपी से अपेक्षा करता है कि कारकों द्वारा, अन्य बातों के करें में, मार्गदर्शन किया जाए जिससे प्रतिस्पर्धा, संसाधनों के मितव्ययी उपयोग, निष्पादन में दक्षता और सर्वोत्तम निवेश को बढ़ावा मिलेगा। इसलिए, निव्यादन को पुरस्कृत किए जाने की जरवरत है, जोकि त्तंसाधनों के प्रमायी उपयोग के कारण आउटपुट को बढ़ात: है। प्रशुक्क निर्धारण लागत जमा फ्रेस्वर्क में मात्र ऐरिधमेटिक कार्यवाही नहीं हो सकती परंतु एक उपयोक्ताओं और पत्तन प्रचालकों के हिता का संतुलन रखता है और प्रवालकों की दीर्घकारिक विलीय व्यवहार्यता को लेखा में क्षेत्रे की ज़करत है लाकि निजी क्षेत्र में बहुत जरूरी मिजी निवेश के प्रवाह को प्रोत्साहित किया जा सके।
 - (ख). इस प्रविकरण को वास्तव में अर्जित की गई अथवा अर्जित करने योग्य वास्तविक मात्राओं की बजाय टर्मिमल की मानक क्षमता के संदर्भ में प्रशुक्त निर्धारित करने के लिए उपयुक्त दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। एक प्रचालक दक्षता में सुधार करते हुए और/अथवा अधिक गूंजी इनक्यूजिंग मानक क्षमता से अधिक मात्राओं का प्रहस्तन कर सकता है। तथापि, प्रशुक्क निर्धारित करने का ऐसा दृष्टिकोण मानक क्षमता से अधिक मात्राओं का प्रहस्तन करने में हुए किसी व्यय और अतिरिक्त विनिमेजित पूंजी को स्वीकार नहीं करता है। उसी समय पर, मानक क्षमता के बाद उसके द्वारा प्रहस्तित उच्चतर

मात्राओं के कारण कम किए गए प्रशुल्क से प्रचालक को हानि नहीं होगी। इसलिए, किसी प्रचालक की वास्तविकताओं पर पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय प्रधालनों के कुछ पूर्व निर्धारित मानकों और संपदा उपयोगिता के संदर्भ में प्रशुक्क निर्धारित करना एक बेहतर दृष्टिकोण हैं। ऐसा मानक दृष्टिकोण दक्ष प्रचालन को लाभ पहुंचाता है और उसी समय अदक्षता की लागत वास्तविकताओं के नाम पर उपयोक्ताओं पर डाले जाने की अनुसति नहीं देते हुए उपयोक्ताओं के हित की रक्षा करता है। यह विनिर्दिष्ट करते समय कि मौजूदा लागत जमा दृष्टिकोण जारी रहेगा, प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 24.1 भी मानक दृष्टिकोण विकसित किए जाने के प्रयासों के बारे में भी उल्लेख करता है। इस प्राधिकरण ने कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए मानक लागत आधारित प्रशुक्क पर राष्ट्रीय स्तरीय कार्य समूह का गठन किया था। कार्य समूह, जिसके अध्यक्ष श्री एस, प्रभाकरन, भारत सरकार के पूर्व सचिव थे और कुछ निजी कंटेनर टर्मिनलों के प्रतिनिधियों को भी शामिल किया गया था. मौजूदा टर्मिनलों के मामले में कार्यान्वयन के लिए कोई विशिष्ट मानक अनुशंसित नहीं कर सका था और इसकी बजाय सुझाव दिया था कि प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 में यथा विनिर्दिष्ट दक्षता सुधार के लिए टर्निनल विशिष्ट दृष्टिकोण व्यवहार्य विकल्प होगा। यह स्वीकार करना होगा कि प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 द्वारा संव्यवहारित दक्षता सुधार पिछले वक्र में उसी प्रचालक के निष्पादन स्तर के संदर्भ में केवल क्षर्जित की गई लागत कटौतीं और उससे ज्यादा तक इसके कार्यान्ययन में सीमित किया गया है। जैसाकि एनएसआईसीटी द्वारा उल्लिखित किया गया है कि लागत कटौती के लिए कुशन प्रदान करना सदैद दक्षता की समग्र रेंज का सम्मान नहीं हो सकता, विशेष रूप से जब मात्रा वृद्धि दक्षता स्तरों से अधिक होती है। अतः मात्रा दक्षता को स्वीकार करने के लिए मौजूदा दृष्टिकोण को समायोजित करने के लिए उपयुक्त प्रतीत होता है, जोकि टर्मिनल की मानक क्षमता के अनुसार यातस्थात स्तर पर विवार करते हुए संभव है। तथापि, मानक क्षमता स्तर स्थापित पद्धति का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है।

प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 29.10, साथ ही साथ, पत्तानों की अभिकत्पित क्षमता के निर्धारण (T). की पद्धति के मानकीकरण के बारे में बताता है। उक्त उपचंच क्षमता के कम उपयोग के लिए पंजी पर प्रतिलाभ को कम करने के संदर्भ में प्रयोग किया जाता है। चुंकि एनएसआईसीटी को स्वीकार्य प्रतिलाभ में कोई कटौती पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में नहीं दी गई है, इसलिए मानक पद्धति के आधार पर एनएसआईसीटी की क्षमता निर्धारित करने का प्रश्न पूर्वकाल में भी प्रकट नहीं हुआ था। एनएसआईसीटी बोली लगमग 6 लाख टीईय की न्युनतम गारेटीशटा मात्रा के आधार पर मुल्याँकित की गई थी। तथापि, वास्तविक प्रहस्तित नात्राएं बहुत ज्यादा हैं। इसके अलावा, प्रशुक्क निर्धारण के आक्षर पर मानक क्षमता में, किसी प्रधालक की क्षमता के स्वयं के निर्धारण के आधार पर लाग लेने की अनुमति नहीं दी जा सकती। सरकार ने पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारित करने हेतु हाल ही में नीति दिशा-निर्देश जारी किए हैं, जोकि प्रशुक्क दिशा-निर्देश, 2008 रूप में फरवरी, 2008 में अधिसूचित किए गए थे। ये दिशा—निर्देश, साथ ही साथ, कटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण करने की पद्धति प्रदान करता है, जोकि देश में महापत्लनों पर नए कंटेनर टर्मिनलों के लिए अपफ्रंप्ट प्रसुत्क निर्धारित करने हेत् लाग् किया जाता है। यह प्राधिकरण सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए वर्ष 2008 के प्रशुक्क दिशा—निर्देशों में दी गई पद्धति को बेहतर विकल्प द्दे जाने तक कुछ समय के लिए मानक पद्धति के रूप में मानना चाहेगा। वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र इस मामले की समीक्षा करने के लिए एनएसआईसीटी की मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए लागू किया गया है।

(घ). इस प्राधिकरण को जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और गेटवे टर्मिनल (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के अनुपानित क्षमता स्तर के संदर्भ में इसकी क्षमता का निर्धारण करने के लिए एनएसआईसीटी के ट्रिटकोण पर विचार करने में कोई गुणदोष नज़र नहीं आता है। यह स्वीकार करना होगा कि एनएसआईसीटी द्वारा उद्धरित जेएनपीटी और जीटीआईपीएल की क्षमता वर्ष 2008 के प्रशुक्त दिशा—निर्देशों में निर्धारित पद्धित के संदर्भ में निर्धारित नहीं किए गए हैं। क्षमता को मानक परिसंपत्ति और टर्मिनल के निष्पादन के आधार पर निर्धारित किए जाने की आयश्यकता है ना कि समीपवर्ती अन्य पत्तनों के साथ तुलना करने की। यदि वर्ष 2008 के प्रशुक्त दिशा—निर्देशों में निर्धारित पद्धित लागू की जाती है तो एनएसआईसीटी की मानक क्षमता, जैसाकि बाद में स्पष्ट किया गया है. 1,195 मिलियन टीईयू होती है, जोकि इस विश्लेषण में यातायात स्तर के रूप में भूविचारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी के लिए निर्धारित की गई मानक क्षमता लाइसेंस करार के अधीन गारदीश्दा न्यूनतम थूपुट का लगमग दोगुना है।

(66). (क). जब भातायात पूर्वानुमान मानक क्षमता तक सीमित किया जाता है, मौजूदा टॉर्मिनलों के मामले में प्रचालन और पूँजी ख्या निर्धारित करने के लिए निर्धारित सभी मानक लागू करने की विवीक्षाओं की सभी संबंधियों के साथ विचार—विमर्श से विश्लेषण किए जाने की आवश्यकता है। अतः यह प्राधिकरण

ऐसे मानकों को अपनाने पर सभी संबंधितों से विचार-दिमर्श करने के पश्चात संशोधित दृष्टिकोण बनाना पाहेगा!

- (खं) मीजूदा दृष्टिकोण रॉयल्टी / राजस्व हिस्से के केवल आंशिक पास-धू की अनुमति देता है और केवल उन टर्मिनलों के मामले में जहां बोली प्रक्रिया जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गई थी। वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार मानक दृष्टिकोण किसी पास-धू की अनुमति नहीं देता है। उताः मौजूदा टर्मिनलों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उन दिशा-निर्देशों में दिए गए दृष्टिकोण को उपयुक्ततः समायोजित किए बिना वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों को पूर्णतः अंगीकृत करना तत्काल सङ्ग नहीं है।
- (ग). जब प्रमुक्क परिकलन रॉयस्टी का केवल आंशिक पास-श्रू स्वीकार करने के इस दृष्टिकोण का अनुसरण करता है, वास्तविक संव्यवहार में किसी प्रचालक द्वारा पत्तन न्वास को सम्पूर्ण शयस्टी शिक्ष का भुगतान करना होगा। इसलिए, विकसित किए जाने वाले संशोधित दृष्टिकोण को मौका प्रदान करने के मुद्दे को संबोधित करने की जब्बरत है, जोकि प्रकारक को परिसंपत्तिकों के बेहतर उपयोग, उत्पादकता सुधारों और लागल कटीती उपायों के माध्यम से रियायत करार से प्रकट होने वाली वित्तीय विवीवाओं को पूरा करने की अनुमति प्रदान करेगा। इस संदर्भ में, मौजूदा दृष्टिकोण जहां मविष्य प्रशुक्क में समायोजन के लिए प्रत्येक चक्र में पूर्व अधिशेष मृत्यांकित किया जाता है, पुनर्विचार किया जाना चाहिए।
- (घ). मौजूदा लागत जमा पद्धित से जुड़ा दूसरा मुद्दा जिसपर विचार करने की ज़रूरत है वह निवल परिसंपितयों पर प्रतिलाम स्वीकार करना है। सभी परिसंपितियों का एक समयावधि में मूल्यहास हो जाता है और इसलिए, इसका बही मूल्य धीरे—धीरे कम होता जाता है। परिणामस्वरूप, परिकंजना अविधि में आरओसीई कम होता जाता है यदि पूंजी का नियमित इंफ्यूजन नहीं हो और सिद्धांततः शूच्य स्तर पर मी पहुंच सकता है एक बार जब परिसंपितियों का पूर्णतः मूल्यहास हो जाता है। सहवर्ततः, किसी प्रचालक को उपलब्ध प्रतिलाभ का पूरा आकार परिसंपितियों के मूल्यहास के कारण समय के साथ—साथ कम होता जाता है। दूसरी तरफ, रियायत करार के अनुसार मात्रा सुजित करने और रॉयल्टी की इकाई दर बढ़ाने के कारण परियोजना अविधि में राजस्व हिस्सा/रॉयल्टी आउटफ्लो धीरे—धीरे बढ़ता जाएगा। यह उन्हें स्वीकृत प्रतिलाभ में से प्रशुक्क परिकलन के लिए सुविचारित नहीं की गई लागत को पूरा करने के लिए प्रचालकों की दानता को नुकसान पहुंचाता है। उसी समय, यह सुनिश्चित करना जरूरी है कि पूंजी परिसंपितियों के पुनर्मूल्यांकन के कारण प्रचालकों को अदावाकृत लाम प्रोद्भूत नहीं हो। परिसंपितियों के लिखे गए मूल्य पर प्रतिलाम स्वीकार करने की उपयुक्तता की पुनः जीव करने की आवश्यकता होगी।
- (ढ.). कपर चर्चा किए गए बिन्दु स्पष्टतः वर्ष 2006 के दिशा—निर्देशों में निर्धारित मौजूदा लागत जमा दृष्टिकोण पर पुनर्विचार करने की जरूरत की ओर इशारा करते हैं। यह प्राधिकरण सभी मुद्दों की जीच के लिए उपयुक्त कदम उठाना चाहता है और इस दृष्टिकोण को बदलना चाहता है, यदि और जहां तक आवश्यक हो। ऐसी समीदा करने में मुद्दों का अध्ययन करने, संभावित विकल्पों का विश्लेषण करने और प्रासंगिक शेयरक्षरकों। के साथ विचार—विमर्श करने के लिए कुछ सभय की अध्वश्यकता होगी।

इसके अलावा, वर्ष 2005 के प्रशुक्क दिशा—िनर्देश, जोकि 31 मार्च, 2005 को अधिसूचित किए गए थे, की सामान्य वैद्यता 5 वर्ष है जिसके पहले नए दिशा—िनर्देशों की घोषण करने के लिए समिक्षा की जानी होगी। अतः इस प्राधिकरण ने 1 अक्तूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए लागू इस मामले में अंतरिम आदेश पारित करने का निर्णय करता है, जोकि मौजूदा टर्मिनलों के मामले में अनुसरित किए जाने वाले दृष्टिकोण पर लिए जाने खले निर्णय के आधार पर समीक्षा के अधीन होगा।

(iv). (क). यह उल्लेख करना व्यर्थ है कि जंब धातायात मानक क्षमता स्तर पर सुविचारित किया जाता है तो मानक क्षमता स्तर के तदनुरूपी केवल एनएसआईसीटी की पूंजी और प्रधालन लागतों पर ही विचार किया जाना वाहिए। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, प्रतिलाम स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए मूल्यहास के कारण पूंजी का डिमिशिंग मूल्य एक मुद्दा है जिसका और अधिक अध्ययन किए जाने की आवश्यकता है। वर्ष 2006 के दिशा—निर्देश लागत की मद के रूप में मूल्यहास स्वीकार करने के बावजूद परिसंपत्तियों के मूल्य को सकल मूल्य पर लेने की अनुमति प्रदान करता है। इस तथ्य का कारण दिया जा सकता है कि प्रचालक का निर्देश परिसंपत्तियों की अमिग्रहण लागत के तदनुरूपी है। अतः इस अंतरिम दृष्टिकोण में, इस प्राधिकरण ने मानक क्षमता के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता के एरिकलन में प्रतिलाभ स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए एनएसआईसीटी की बहियों के अनुसार परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के साथ कणना करने का निर्णय किया है। जैसाकि विश्लेषण के बाद वाले भाग में देखा जा सकता है, रॉयल्टी के समायोजन के परचात वर्ष 2005 के दिश—निर्देशों के

अनुसार निवल परिसंपितायों पर कंवल 18 प्रतिसत वास्तविक प्रतिलाम होगा। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अब सुविचारित परिसंपितायों का सकल मूल्य एनएसआईसीटी के अनुदर्ती प्रशुल्क निर्धारण में बिना किसी बदलाव के अनुसरित किया जाएगा। यहां तक कि यदि एनएसआईसीटी अधिक निवेश करता है, इसे दक्षता में सुधार करने अधवा मानक क्षमता से अधिक मात्राओं के प्रहरूतन के प्रयोजन के लिए लिया जाएगा और, इसलिए, ऐसे निवेश की लागत अतिरिक्त मात्राओं से प्राप्त होने वाले राजस्व में से प्रचालक द्वारा पूरी की जाएगी।

- (ख). इससे जुड़ा प्रश्न प्रशुक्त निर्धारण के प्रयोजन के लिए प्रचालन व्यय स्वीकार करना है। चूंकि यातायात मानक अमता तक सुविधारित किया गया है, इसलिए प्रचालन व्यय मी, प्रधालक द्वारा प्रोद्भूत वास्तविकताओं के होते हुए भी, ऐसी अमता के अनुसार होना चाहिए। जैसांकि पहले उल्लेख किया गया है, मौजूदा टर्मिनलों के मामले में व्यय फ्रंट पर कुस मानक दृष्टिकोण अंगीकृत करने का निर्णय विस्तृत अध्ययन और विचार-विमर्श के परचात निर्णय लिए जाने की जरूरत है। अंतरिम दृष्टिकोण में, यह प्राधिकरण वास्तविकताओं के साथ जाने के लिए प्रवृत्त है, स्वामाविकता, मानक क्षमता के प्रासंगिक स्तर तक। निर्धारित लागतों पर पूर्वतः विचार किया गया है क्योंकि वे मात्रा से सीधे तौर पर महीं जुड़े हैं। परिवर्ती लागतों मानक क्षमता की केवल समक्या मात्राओं तक सुविचारित की गई हैं। पूंजी आधार के तदमुक्तपी स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर मूल्यहास स्वीकार्य है। लागत के विभिन्न घटकों का अनुमान लगाने के ब्योरे अनुवर्ती भाग में स्पष्ट किए गए हैं। यह देखा जा सकता है कि इस दृष्टिकोण द्वारा निर्धारित प्रचालन व्यय, रायल्टी अतिरिक्त, वर्ष 2008 के प्रशुक्क दिशा-निर्देशों द्वारा निर्धारित मानक लगतों की अपेका निम्तर है।
- (v). (क). एनएसआईसीटी ने लाइसेंस करार के उपबंधों के अधीन लाइसेंसदाता पत्तन न्यास जेएनपीटी को उसके द्वारा रायल्टी के पूर्ण पास—थू की माँग की है। एनएसआईसीटी ने लाइसेंस करार के अनुसार कानून में बदलाव' का उपबंध विस्तार से उद्धरित किया है, जीकि इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में उल्लिखित है। इस प्राधिकरण के लिए यह जरूरी नहीं है किवह इस पहलू पर कायम रहे, क्योंकि कानून में बदलाव' संबंधी एनएसआईसीटी का दावा प्रशुक्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक नहीं है। क्कि-बितर्फ करते हुए, परंतु स्वीकार नहीं करते हुए, रायल्टी पास—थू पर नीति कानून में बदलाव गठित करती है, लाइसेंस क्रशर कानून में ऐसे किसी बदलाव से शेकता नहीं है।
 - (ঝ). वर्ष 2005 के प्रशुक्क दिशा-निर्देश सरकार द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन नीति निदेश रूप में जारी किए गए हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम की घारा 111 के अधीन जारी किया गया कोई भी नीति निदेश इस प्राधिकरण पर बाध्य है। उक्त नीति निदेश कारणों को लिखित में दर्ज करते हुए दिशा-निर्देशों से भूट के लिए इस प्राधिकरण को शक्ति भी प्रदान करता है। प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 2.8.1 अपेक्षा करता है कि उन मीओटी मामलों में रायल्टी को प्रशुल्क परिकलन के लिए लेखा में ली जाए जहां दोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी, इस तरह से लेखा में नहीं लिए जा रहे रायल्टी/राजस्य हिस्सेदारी के कारण प्रचालक को संभावित नुकसान से बचाया जा सकता है परंतु अग्रले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि तक। प्रशुक्क दिशा-निर्देश, 2005 में इस सपबंध के अलावा, सरकार ने वर्ष 2006 में इस प्राधिकरण को स्पष्ट रूप से सलाह दी थी कि एनएसआईसीटी मामले में श्रयल्टी संबंधी प्रशुत्क दिशा-निर्देशों का सख्ती से पालन किया जाए। इसके अलावा, एनएसआईसीटी ने यह प्रार्थना करते हुए माननीय बम्बई उच्च न्यायांत्रयं के समक्ष दाखिल अपनी याचिका वापस ते ती थी कि वह जेएनपीटी को भगतान की जाने वाली रायल्टी के पास-श्र की स्वीकार्यता के विद्यार के लिए मंत्रालय के पास जाएगा। हालांकि, एनएसआईसीटीं ने इस कार्यवरही में निर्दिष्ट किया है कि वह सरकार के पास नहीं गया था और निर्णय तेने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है, परंतु यह प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा इस संबंध में जारी किए गए विशिष्ट नीति निदेश के विपरीत कोई निर्णय लेने में असमर्थ है। यह एनएसआईसीटी पर है कि वह इस मुद्दे पर, यदि वह चाहे. सरकार के पास जाए।
 - (ग). उसके दाये की तरफदारी किए बिना कि पूर्ण रायस्टी व्यय की मद के रूप में स्वीकृत की जानी चाहिए, एनएसआईसीटी ने द्वितीय बोलीदाता द्वारा उद्धरित वास्तविक औसत रायल्टी के संदर्भ में स्वीकार्य पास-थू निर्धारित करने का सुझाव दिया है। एनएसआईसीटी ने दावा किया है कि उसके द्वारा उद्धरित रायल्टी द्वितीय बोली की रायल्टी से कम है और, इसलिए, पूर्ण पास-थू स्वीकार किया जाना चाहिए। बोली मूल्यांकन के स्तर पर, बोलीदाता द्वारा देय रायल्टी न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट और उसके द्वारा उद्धरित रायल्टी की इकाई दर के उत्पाद के रूप में अनुमानित की गई थी। परियोजना जीवनकाल में विभिन्न समयावधि के बोलीदाताओं के बीध आंकड़े भिन्न-भिन्न हैं। उन्हें एकसमान प्लेटफार्म पर लाने के लिए, उनकी बोलियां एनपीवी पद्धति के आधार पर मूल्यांकित की गई थी। इसलिए, स्वीकार्य पास-श्रू एनपीवी पद्धति के आधार पर भी निर्धारित किया गया है। इस संबंध में यह

ज़रूरी है कि सरकार द्वारा अनुसरित सिद्धांत यह दिलाया जाए जब इसने अगले निम्नतम बोलीबाता द्वारा उद्धारित अधिकतम यशि के अधीन पास-धू स्थीकार करने का निर्णय लिया है। भारत सरकार ने यह स्वीकार करते हुए रायस्टी का आंशिक पास-धू स्थीकार करने की नीति अंगीकृत करने का निर्णय लिया है कि उच्चतम बोलीवाता और अगले उच्चतम बोलीवाता द्वारा ऑफर की गई प्रतिशतता में अनार आक्रामक विपणन दर्शाता है और, इसलिए, पास-शू रूप में स्थीकार नहीं किया जा सकता। अतः बोली लगाने में एनएसआईसीटी की आक्रामकता केवल तनी निर्धारित की जा सकती है यदि इसके बोली पूरव और दे द्वितीय निम्नतम बोली को एनपीवी के संयुक्त प्लेटकार्ग पर लाया जाता है। एनएसआईसीटी का तर्क मुद्रा के समय मूल्य को यूरी तरह से नज़रअंदाज करता है। इसके अलावा, उस हारने वाले की अपेक्षा यथा निम्नतर बोली जीतने पर विचार करने की यह एक अर्थहीन स्थिति है। बोली लगाने के स्तर पर मूल्यांकन की एनपीवी पद्धित का लाम लेते हुए, एनएसआईसीटी अब मिन्न संब्यवहार के लिए नहीं कह सकता। अतः अधिकतम स्वीकार्य पास-धू एनएसआईसीटी के रायस्टी शुगतान के 69.5 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाता है, जैसाकि मार्च, 2006 के पूर्व प्रशुक्क आदेश में किया गया था।

प्रशुक्क दिशा-निर्देश, 2005 का खंड 2.8.1 जोकि पास-श्रू रूप में रायल्टी की स्वीकार्यता से संबंधित (**日**). है, प्रचालक को नुकसान से बचाने के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता की अधिकतम सीमा तक रायल्टी का पास-श्रु निर्धारित करता है। अत: यह स्पष्ट है कि शयल्टी का 69.5 प्रतिशत पास-श्रु रूप में स्वीकार करना आटोमेटिक नहीं है। प्रशुक्क निर्धारण कार्यवाही में सुविक्वारित मानक क्षमता रिधति के होने के बावजद एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति के होने के बावजद एनएसआईसीटी की वास्तविक रिथति नकसान की सीमा का निर्णय करने के मददेनजर है ताकि स्वीकृत की जाने वाली शयल्टी के पास-थू की मात्रा निर्धारित अधिकतम स्तर के भीतर निर्धारित की जा सके। इस प्राधिकरण को प्रवासन व्यय को पूरा करने के लिए प्रचासक की वास्तविक क्षमता और रियायल कुरार के अनुसार रॉयल्टी भुगतान के संदर्भ में नुकसान की जॉन्द करना और वर्ष 2006 के प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रतिलाभ का उल्लिखित स्तर अर्जित करना उपयुक्त लगता है। मानक समता से अधिक प्रहस्तित मात्रा से योगदान प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित नहीं किए गए अवशिष्ट खयल्टी को पूरा करने के लिए सपलब्ध स्रोत है। यह प्राधिकरण अंतरिम तौर पर इस दृष्टिकोण को वरीयता देता है क्योंकि यह रायस्टी की मात्रा में प्रधामी कटौती परिकल्पित करता है, बंदि रायल्टी की इकाई दर मैं कोई बदलाव नहीं किया जाता है, मानक क्षमता से अधिक यातायक्त मात्राओं में वृद्धि के साथ। अंतरिम प्रशुलक वैद्यता अवधि के लिए रायल्टी पास-श्रु की भाता निर्वारित करने के ब्योरे इस आदेश के बाद वाले माग में स्पष्ट किए गए हैं। जैसाकि देखा जा सकता है, 39.73 प्रतिशत के स्तर पर पास-श् 69.5 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर के विपरीत पर्याप्त है।

एनएसआईसीटी ने, अपने तकों में, उस स्थिति में प्रशुक्क विवीक्षाओं को निर्दिष्ट किया है जहां प्रधालक लगभग 6 लाख टीईयू जोकि रियायत करतर के अनुसार एमजीटी स्तर है, मात्राओं के प्रहस्तन का निर्णय लेता है। अब अपनाथा गया अंतरिम दृष्टिकोण उसके प्रतिलाम में सुधार करने के लिए यातायात के खच्चतर स्तर का प्रहस्तन करने के लिए प्रचालक को प्रोत्साहन प्रदान करता है। भले ही यदि प्रचालक निम्नतर मात्रा स्तर पर प्रचालन का निर्णय करता है, उपयोक्ताओं का हित सुरक्षित किया जाएगा क्योंकि प्रशुक्क परिकलन केवल मानक क्षमता स्तर पर यातायात और लागत को स्वीकार करेगा।

- (vi). (कं). 22 जुलाई, 2006 के प्रशुक्त आदेश के पैरा 10 (xii) में यथा प्रतिवेदित, स्वीकार्य लागत से अधिक रू0 473,42 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष और अनुमत प्रतिलाम वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि के लिए प्रिमाण निर्धारित किया गया था। इस समायोजन के प्रमुख को सुगम बनाने के लिए, अधिशेष 5 वर्ष की अवधि में समायोजित किया गया था। तदनुसार, रूठ 142,02 करोड़ की राशि वर्ष 2005-06 से 2007-08 के अनुमानों में समायोजित की गई थी। इसने समायोजित किए जाने के लिए रूठ 94.68 करोड़ की राशि छोड़ी है।
 - (ख). एनएसआईसीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण में उपर्युक्त समायोजन नहीं दिया गया था क्योंकि एनएसआईसीटी ने मुख्यतः दावा किया था कि न तो बोली लगाने के समय यह शर्ते थीं और न ही पूर्ववर्ती प्रशुक्क दिशा-निर्देशों में ऐसा समायोजन किए जाने के लिए कोई उपबंध शामिल किया गया था। इसने फिर से टिप्पणी की है कि ऐसा समायोजन किसी प्रचालक द्वारा परिसंपतित्यों के बेहतर उपयोग के लिए इंतोत्साहन था। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रशुक्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 प्रशुक्क में संशोधन किए जाने के समय सेट ऑफ किए जाने वाले अनुमान मिन्नताओं के कारण प्रोदमूत लाम के 50 प्रतिसत की अपेक्षा करता है। वर्ष 2000 के प्रशुक्क आदेश में अधिसंपित शर्त सम्पूर्ण (अदेय) लाभ को समायोजित किए जाने की अपेक्षा करती है। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2000

के प्रशुक्त आदेश में निर्धारित शर्त को चुनौती नहीं दी है, जिसने प्रशुक्त दिशा—निर्देश, 2005 की अधिसूचना तक एनएसआईसीटी के मामले का मार्गदर्शन किया था। एनएसआईसीटी को अधिशेष का 50 प्रतिशत घाएण करने की अनुमति दी गई थी जैसे ये दिशा—निर्देश मात्रा सृजित करने में प्रचालक के प्रयासों को मान्यता देते हैं। इसलिए, ऐसे समायोजन को 5 वर्षों में बांटने के निर्णय के साथ अधिशेष के 50 प्रतिशत का समायोजन किया गया था। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण को मौजूदा प्रशुक्त चक्र में शेष समायोजन—योग्य अधिशेष के समायोजन पर विचार नहीं करने के एनएसआईसीटी के तर्क में कोई दम नज़र नहीं आया। चूंकि वर्तमान कार्यवाही अंतरिम उपाय के रूप में एक वर्ष की अविधि के लिए है, इसलिए वर्ष 2005 से पहले की अविधि से संबंधित रू0 94.68 करोड़ के कुल शेष असवायोजित अधिशेष में से समायोजन के लिए रू0 47.34 करोड़ की प्रथम किस्त पर विचार किया गया है।

(ग). 22 जुलाई, 2006 और 7 मार्च, 2006 के अपनी और से प्रशुक्क आदेशों ने वर्ष 2005-08 से 2007-08 की प्रशुक्क वैचता अवधि के लिए अनुमानित अधिशेष स्थिति द्वारा वांछित स्तर पर जस समय प्रचलित प्रशुक्क को कम नहीं किया था। पैरा 10 (xvi) में यथा प्रतिवेदित, अविरियत अधिशेष (स्वीकार्य लागत और प्रतिवाम से छपर) प्रशुक्क वैधता अवधि की समाप्ति पर मूल्यांकन किया जाएगा और अगले चक्र (अर्थात वर्ष 2008 से शुक्त होने वालें) के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुक्क में सेट ऑफ किया जाएगा ई एनएसआईसीटी ने अब इस समायोजन पर स्पष्ट रूप से कोई आपत्ति नहीं उठाई है क्योंकि इसके द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण ऐसे अधिशेष को दक्षता लाम के रूप में मानते हैं।

पूर्ववर्ती अनुष्ठेदों में उल्लिखित प्रस्तावित समीक्षा, यदि यह संशोधित दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप है, तब ऐसा दृष्टिकोण मादी रूप से लागू किया जाएगा। संशोधित दृष्टिकोण को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करना संभव नहीं है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंपिक है कि वर्ष 2005—06 से 2007—08 अवधि के लिए निर्धारित अधिशेष किसी अनुमानन तुटि अथवा एनएसआईसीटी द्वारा अर्जित मात्रा वृद्धि के कारण नहीं आया है, परंतु यह इस प्राधिकरण के इस निर्णय के संदर्भ में आया है कि पूर्ववर्ती चक्र के लिए प्रशुल्क कटौती संशोधित की जाए और शेष अधिशेष अगले चक्र में समायोजित किया जाए। इसलिए, अपनी ओर से आदेश में सुविधारित यातायात स्तर के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रतिवेदित प्रासंगिक अवधि के लिए स्वीकार्य पदों की वास्तविकताओं के आधार पर अधिशेष निर्धारित किया जाना चाहिए। तदनुसार, मार्च 2008 में एनएसआईसीटी प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा में वर्ष 2005—06 से 2007—08 के लिए यातायात अनुमान होते हुए, 1232470 टीईयू प्रतिवर्ष के यातायात स्तर तक अधिशेष पर विचार करते हुए पूर्व अधिशेष परिमाणित किया गया है।

चूंकि वर्ष 2005–06 से 2007–08 अवधि के वास्तविक यातायात और अनुमानित यातायात में अन्तर 13. 67 प्रतिशत है जोकि 20 प्रतिशत से कम है, इसलिए अतिरिक्त यातायात के कारण अधिशेष संशोधित प्रशुक्त दिशा—निर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार वर्ष 2005 के बाद की अवधि के लिए पूर्व अधिशेष के निर्धारण के लिए सुविचारित नहीं किया गया है।

स्वीकार्य लागतों के पश्चात नियस अधिशेष और अप्रैल 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए प्रितलाभ 1232470 टीईयू प्रतिवर्ष के यातायात स्तर के लिए रू० 217.36 करोड़ पर निधिरित किया गया है। अप्रैल, 2005 से सितम्बर 2008 अवधि के लागत विवरण की प्रतिलिपि अनुबंध—। रूप में संलग्न की गई है।

(घ). अभी तक जहां पूर्व अधिशेष के समायोजन का संबंध है, यह प्राधिकरण अपने पूर्ववर्ती निर्णयों से मार्गदर्शन प्राप्त करेगा और अपनाया जाने दाला अंतरिम दृष्टिकोण पूर्वव्यापी प्रभाव से विस्तारित नहीं किया जाएगा। एक ही बार में सभी अधिशेष समायोजित करना एक चक्र में प्रशुक्क को अप्रकृतिक रूप से नीचे लाना हो सकता है और अगली अवधि में भारी वृद्धि का कारण होगा। यह प्राधिकरण प्रशुक्क स्तर में ऐसे बड़े उतार—चढ़ावों से बचना चाहता है। इसके अलावा, यह जरूरी नहीं है कि अगले 2 से 3 वर्षों की अवधि में केवल टर्मिनल के उपयोक्ताओं को पूर्व अधिशेष के समायोजन का लाभ दिया जाए। घाटे, यदि कोई हो, के समान समायोजन के मामले में, एकदम बाद वाले उपयोक्ता को लाभ नहीं मिलेगा। इसके अलावा,एनएसआईसीटी से संबंधित वर्ष 2005 के पूर्ववर्ती आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा पूर्व अधिशेष को 5 वर्षों की लम्बी अवधि में बांटने का निर्णय लिया गया था। यह भी उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी ने माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष दाखिल अपनी रिट याविका वापस लेते समय प्रार्थना की थी कि वे जेएनपीटी को भुगतान की जाने वाली रायल्टी के पास—थू की स्वीकार्यता के लिए विचार हेतु मंत्रालय का रूख करेगा। मौजूदा दिशा—निर्देश से इतर सरकार द्वारा

किसी निर्णय का उक्त अवधि के लिए परिमाणित अधिशेष स्थिति पर कुछ प्रभाव पढ़ेगा। आहः इस प्राधिकरण को वर्ष 2005 से पहले की अवधि के अधिशेष का पूरी तरह से समायोजन करने के परचात ही अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2006 अवधि से संबंधित अधिशेष समायोजित किया जाना वॉकित समक्षा है।

- (इ.). चूँकि यह समीक्षा एक वर्ष की अंतरिम अवधि के लिए है, इसलिए वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संबंधित रूठ 94.68 करोड़ के अधिशेष की पहली किस्त चारी रूठ 47.34 करोड़ अक्तूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 के दौरान समायोजित किया गया है। वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संबंधित रूठ 47.34 करोड़ के असमायोजित अधिशेष को लेखा में लेते हुए, रूठ 264.70 करोड़ का कुल पूर्व अधिशेष एनएसआईसीटी के पास उपलब्ध होगा जिसपर एनएसआईसीटी के प्रशुक्त की अगली समीक्षा में समायोजन के लिए सुविधारित किया जाएगा।
- (vii). क्षमता पर आधारित अंतरिम दृष्टिकोण मौजूदा टर्मिनल के प्रशुक्क संशोधन पर निर्णय सेने के लिए पहली बार अपनाया गया है और एनएसआईसीटी के प्रशुक्क प्रस्ताव का स्टेंडअलोन आधार पर एक वर्ष की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुक्क पर निर्णय लेने के लिए विश्लेषण किया गया है। यहां पर वह उत्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वर्ष 2008 के प्रशुक्क दिशा—निर्देश इिल्लिखत कारणों से इस मामले में पूरी तरह से लागू नहीं किए बए हैं और केवल सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए निर्धारित सूत्र अंगीकृत किया गया है। इसके अलावा, इसत दिशा—निर्देशों के कुछ प्रमुख बिन्दु क्या की उपयुक्तता जांचने के मददेनज़र रखे गए हैं। हालांकि मानक क्षमता के लिए प्रासंगिक परिसंपत्तियों का सकल मूल्य राजस्व आवश्यकताओं के परिकलन में सुविधारित किया गया है, परंतु सबस्टी के समायोजन में वास्तविक प्रतिलाम वर्ष 2005 के प्रशुक्क दिशा—निर्देशों के अनुसार निवल परिसंपत्तियों पर आधारित है। रायस्टी नियोजित निवल पूंजी पर 10 प्रतिरक्त प्रतिलाम प्राप्त करने के लिए अपेक्षित सीमा तक स्वीकार की गई है। यह अंतरिम दृष्टिकोण संशोधित दृष्टिकोण पर इस प्राधिकरण का अन्तिर नज़ित्या नहीं माना जाना चाहिए। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, दिशा—निर्देशों की की जीने वाली असीआ मिन्न दृष्टिकोण का परिणाम हो सकती है जोकि सभी टर्मिनलों के लिए समान रूप से अनुसरित किया जाएगा।
- (vHi). भारत सरकार द्वारा जररी किए गए नीति निदेशों के अनुपालन में इस प्राधिकरण द्वारा करवरी, 2008 में महायत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफंट प्रशुक्क निर्धारण हेतु दिशा—निर्देश कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए कार्यपद्धति निर्धारित करते हैं। कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट समता और सर्वोत्तम यार्ख क्षमता का निम्नतर मूल्य है। उसमें निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए और एनएसआईसीटी हारा प्रथालित टर्मिनल की घाट लम्बाई पर विचार करते हुए घाट क्षमता 11,96,740 टीईयू परिगणित होती है। इसी प्रकार, यार्ख क्षमता 23,11,292 टीईयू परिगणित होती है। चूंकि घाट क्षमता यार्ख क्षमता की अपेक्षा निम्नतर है, इसलिए 11,96,740 टीईयू की घाट क्षमता का मूल्य एनएसआईसीटी हारा प्रथालित टर्मिनल की मानक क्षमता रूप में स्विचारित किया गया है।
- (ix). (क). सर्घोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए, वर्ष 2008 के प्रशुक्क दिशा—निर्देश पूंजी परिसंपत्तियों का मानक स्तर विनिर्देश्च करते हैं। एनएसआईसीटी द्वारा वास्तव में विनियुक्त घाट गैन्ट्री क्रेनी, रेल माउंटेड गैन्ट्री क्रेन, रबड़ टायर गैन्ट्री क्रेन, आदि की संख्या यातायात की मानक क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेकित उपस्थार के भागक स्तर की अपेक्षा उच्चतर होनी पाई गई है।

चूंकि यातायात केवल मानक क्षमता स्तर सीमा तक भविष्य अवध्य के लिए प्रशुक्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए अंतरिम दृष्टिकीण में भुविचारित किया गया है, इसलिए ऐसे क्षमता स्तर के तदनुरूपी पूंजी व्हागत केवल स्वीकार की जा सकती है। 31 दिसम्बर, 2007 को समाप्त हुए वर्ष के लिए एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड रू० 97193 लाख है। एनएसआईसीटी द्वारा प्रतिवेदित कटेनर प्रहस्तन परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड समायोजित किया मन्न है और एनएसआईसीटी द्वारा प्रतेवेदित कटेनर प्रहस्तन परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड समायोजित किया मन्न स्तर के तिए सुविचारित किया गया है। सभी अन्य मदों के लिए, वर्ष 2007 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड सुविचारित किए गए हैं क्योंकि वे मानक स्तरों के भीतर हैं। वर्ष 2008 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित निवल संवर्धनों की गणना की गई है। तदनुसार, इस कार्यवाही में विचाराधीन मानक क्षमता के लिए प्रासंगिक 1 जनवरी, 2009 को परिसंपत्तियों का कुल सकत मूल्य रू० 83884 लाख है।

(ख). दर्ब 2008 के दिशा--निर्देशों के अनुबंध-ें! (कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रासंगिक) का खंड 4 कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों का मानक स्तर और प्रहस्तन उपस्कर की प्रत्येक इकाई के लिए प्रोत्साइन दर निर्धारित करता है। निर्धारित उपस्करों के मानक स्तर के लिए वर्ष 2008 के दिशा--निर्देशों में दी-गई

कंटेनर प्रश्रतन उपस्कर की प्रति इकाई दर पर आधारित कंटेनर प्रहरतन उपस्करों की लागत अनुमानित की गई थी।

एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित वर्ष 2007 के अंत में सकल सिविल लागत को लेखा में लिया गया है क्योंकि वर्ष 2008 के दिशा-निर्देश अपेक्षा करते हैं कि यत्तन द्वारा अनुमानित स्तर पर सिविल लागत को स्वीकार किया जाए।

आईटी प्रणाली लागत और अन्य पूंजी लागत निर्धारित प्रतिशत अर्थात सिविस और उपस्कर लागत की राशि का क्रान्ण: 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत लागू करते हुए. दिशा—निर्देशों के अनुसार, परिगणित किया गया है। तदनुसार, दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार और दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार और दिशा—निर्देशों में निर्दिष्ट उपस्कर की इकाई लागत अंगीकृत करते हुए पूंजी लागत की सिश स्० ६५१०८ लाख होता है। यह प्राधिकरण वर्ष 2008 के दिशा—निर्देशों के अनुसार मानक पूंजी लागत पर पूरी तरह से प्रवृत्त नहीं है क्योंकि ऐसा दृष्टिकोण किसी प्रचासक को परिसंपत्तियों की पुर्नस्थायन लागत का अनइनटैंडेड लाभ दे सकता है।

- (ग). यह भी देखा जा सकता है कि 1.19 मिलियन टीईयू की मानक क्षमता अर्जित करने के लिए प्रासंगिक उपस्कर लागत में संशोधन के बाद एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों के अनुसार परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड दर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के आधार पर पूंजी लागत अनुमानन के मीतर है। ऐसी स्थित में, यातायात की मानक क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य , और ऐनएसआईसीटी के लेखा बहियों से अलग उनके मूल्य इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।
- (x). परिसंपत्तियों के सकल मूल्य रू० 83864 लाख पर 16 प्रतिशत की दर से परिकृतित रू० 13418 लाख का प्रतिशाम स्वीकार्य है।
- (xi). एनएसआईसीटी द्वारा भेजा गया प्रचालन व्ययों का अनुमान 1.1 मिलियन टीईयू के यातायात के लिए हैं। अक्तूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए लागत विवरण तैयार करते सभय, प्रचालन व्यय जीके प्रकृति में परिवर्ती हैं, भानक क्षमता के अनुपात में संशोधित किए गए हैं। इस तथ्य पर विधार करते हुए कि प्रचालक प्रहस्तित सातायात की मात्रा के होने के बावजूद निर्धारित लागतें खर्च करेगा, प्रचालन व्यय, जीकि प्रकृति में निर्धारित हैं, एनएसआईसीटी द्वारा यथा अबुमानित विचार किया गया है परंतु अनुवर्ती धिरलेषण में वथा स्पष्ट अधिकतम स्वीकार्य स्तर पर लागत में वार्षिक वृद्धि सीमित करते हुए।
- (xii). एनएसआईसीटी ने प्रचालन व्यय के विभिन्न प्रकारों के अनुमानन के लिए विभिन्न वृद्धि कारकों पर विचार किया है। लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि सशोधित प्रशुक्त दिशा—िनर्दशों के खंड 2.5.1 के अनुसार विनियमित किया जाता है जोकि अपेक्षा करता है कि व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकांक के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत के उतार—चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वित्तीय वर्ष 2007—08 के लिए प्रतिवेदित औसत मुद्रास्फीति दर के अधार पर, 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2008—09 के दौरान निर्णात किए जाने वाले प्रशुक्क मामलों के लागत विवरण में व्यय पूर्वानुमानों के अनुमानन के लिए अगीकृत किया गया है। तदनुसार, एनएसआईसीटी के व्यय पूर्वानुमान 4.8 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं। वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा भेजे पर अनुमानत प्रचालन व्ययों को नीचे विश्लेषित किया गया है।

(क). प्रचालन और प्रत्यक्ष लेकर

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 में कर्मचारियों की वास्तविक संख्या के आधार पर 483 कर्मचारियों के लिए यह व्यय अनुमानित किया है।

यह व्यय अनुमानित करते समय, एनएसआईसीटी ने लंबित मजदूरी निषटान के लेखा पर वर्ष 2007 की तुलना में प्रति कर्मचारी औसत लागत में लगभग 9 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, मजदूरी निपटान के लेखा पर एनएसआईसीटी द्वारा पूर्वानुमानित प्रोत्साहनीय रोकड़ प्रवाह को लेखा में नहीं लिया यया है क्योंकि मजदूरी वृद्धि की गत्रा अभी तक मालूम नहीं है। वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा भेजे नए अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के लिए तदनुरूपी आंकड़े में 4.6 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए आंशिक रूप से संशोधित किया गया है।

(क) अनुसाम तेका

एनएसआईसीटी ने रू८ 5.04 लाख प्रति कर्मचारी की औसत लागत पर 109 कर्मचारियों के लिए वर्ष 2007 की सह लागत प्रतिवेदित की है। वर्ष 2008 से 2009 के लिए, एनएसआईसीटी ने इस अध्यार पर 113 कर्मचारियों के लिए यह व्यय अनुमानित किया है कि वर्ष 2007 के दौरान उच्चतर कर्मचारी टर्नओवर के कारण उच्चतर वेतन पर नया स्टाफ भर्ती किया आएगा।

वर्ष 2006 और 2009 के सिए एनएसआईसीटी के अनुखाण लेकर लागत अनुमान उल्लिखित स्तर पर वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए ऑशिक रूप से संशोधित किए गए हैं।

(ग). उपस्कर चालन लानत

(1). विजली सागत

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के लिए 10.91 इक्सईबी प्रति टीईयू का बिजली उपयोग प्रतिवेदित किया है और इस अखार पर वर्ष 2008 में लगपग 8 प्रतिशत तक और वर्ष 2009 के दौरान 5 प्रतिशत तक प्रति टीईयू बिजली उपयोग की मात्रा में वृद्धि की है कि वर्ष 2005 से 2007 के लिए औसत बिजली उपयोग 12 इकाईबी प्रति टीईयू था। चूंकि वर्ष 2006 से 2007 के लिए अस्तिक औसत बिजली उपयोग इकाईबी प्रति टीईयू प्रतिवेदित किया गया है, इसलिए वर्ष 2008 और 2009 के अनुमान 12 इकाईबी प्रति टीईयू पर आधारित हैं

एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए हाल ही के बिजली बिल की प्रतिलिपि में यथा निर्दिष्ट रू० 6. 56 प्रति इकाई की दर वर्ष 2008 के लिए सुविचारित की गई है। बिजली की इकाई लागत में दर्ब 2008 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित लगभग 7 प्रतिशत की वृद्धि वर्ष 2008 की दुकाई दर आधार रूप में लेते हुए संशोधित की गई है।

(2). ईवन जामत

वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा सुविचारित 2.19 लिटर प्रति टीईयू का ईवन स्वपनीय वर्ष 2007 के दौरान वास्तविक उपनाय पर आधारित प्रतीत होता है। अतः अनुमानित ईवन एपनीय स्वीकार किया गया है।

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 के लिए रू० 38.58 लाख प्रति लिटर की डीजल लागत पर विधार किया है। यह दर रू० 38.93 प्रति लिटर की प्रचलित डीजल दर दर्जाने के लिए अधुनातित की गई है, जोकि वर्ष 2008 के लिए ईंधन लागत पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009 के लिए अनुमान उपबुक्त वृद्धि कारण लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(3). मसमत और अनुस्थाय

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 और 2009 के लिए मरम्मत और अनुस्तम लागत के रूप में क्रमशः रू० 988.99 लाख और रू० 1026.95 लाख की राशि पर विचार किया है। यदि वर्ष 2008 के पीधीपी दिता-निर्देशों में यथा निर्धारित मरम्मत और अनुस्तम लागत पर पहुंचने के लिए प्रतिभानक सिविल परिसंपत्तियों के सकल भूत्य के 1 प्रतिशत और उपस्करों के सकल मूल्य के 2 प्रतिशत पर विचार किया गया है, एनएसआईसीटी के अनुमान प्रतिमानकों के भीतर पाए गए हैं और इसलिए स्वीकार किए गए हैं।

(a). चपरकर किराया प्रमार

एनएसआईसीटी द्वारा क्या चिल्लिखत, किराया प्रभार अंतर टर्मिनल बाइनों (आईटीवी) और ट्रेलरों के लेखा पर हैं। एनएसआईसीटी ने निजी पक्षों के सामि किए गए क्शरों की प्रतिशिपियां भेजी हैं। हालांकि सहमत दरें वर्ष 2006 तक वैध हैं, परंतु क्रार ईंधन की कीमत में चतार—चढ़ाव के लिए लेखा में दर की समीक्षा के लिए कहता है। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 के लिए उपस्कर किराया प्रमार के अनुमानन के समय रू० 256/- प्रति टीईयू की दर पर विधार किया है। यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि वह एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेज़ों के संदर्भ में इस दर का सत्यापन कर सके क्योंकि क्रार प्रतिलिपि में उल्लिखित आईटीवी के लिए दरें भिन्न-भिन्न हैं और आईटीवी के साथ प्रहस्तित टीईयू की मात्रा पर आफ्रित है।

एनएसआईसीटी द्वारा अपने अनुमानों में सुविचारित प्रति टीईयू दर पर 11,95,740 टीईयू के लिए उपस्कर किराया प्रभार का अनुमान लगाने के लिए विश्वास किया गया है। वर्ष 2008 के लिए सुविचारित दर प्रति टीईयू वर्ष 2009 के लिए उपयुक्ततः बढ़ाई गई है।

(ह.). अन्य व्यय

वर्ष 2007 में रू० 968.26 के वास्तविक ध्यय को आधार रूप में लेते हुए, लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानों को संशोधित किया गया है।

(य). तकनीकी सेवा शुल्क

वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देश विशेष परिस्थितियों के अधीन लागत की स्वीकार्य मद के रूप में तकनीकी सेवा शुक्क के मुगतान की अनुमति देते हैं। प्रशुक्क प्रयोजन के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में निजी प्रचालक द्वारा देय तकनीकी सेवा शुक्क की अनुमति के लिए आयकर अधिनियम, 1961 के प्रासंगिक उपभंध के अनुसार "आमर्स लैंध रिलेशनिश्च" की यार्डस्टिक लागू करते हुए इसकी उपयुक्तता स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। एनएसआईसीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजी सम्बय से, यह देखा गया है कि संबद्ध अयकर प्राधिकारी ने दित्तीय वर्ष 2001-02 के लिए अपने निर्धारण में इस ख्या को अस्वीकार नहीं किया है। पिछले वर्ष में एनएसआईसीटी द्वारा सहयोगी उद्यमों को तकनीकी सेवा शुक्क के मुगतान के संबंध में आयकर प्राधिकारी द्वारा किए गए निर्धारण पर विश्वास करते हुए, यह माना जा संकता है कि ऐसा मुगतान अनुवर्ती वर्षो 2005 से 2010 के लिए भी समान रूप से माना जाएगा। एनएसआईसीटी ने वर्ष 2007 के दौरान उसके द्वारा भुगतान किए गए लगभग रूप 325.96 लाख के वास्तविक तकनीकी सेवा शुक्क को वर्ष 2008 से 2010 के लिए इस संबंध में अनुमानित एशि के रूप में सुविचारित किया है। एनएसआईसीटी के अनुमानों को स्वीकार किया गया है। तथापि, एनएसआईसीटी को अपने अगले प्रशुक्क के दौरान सत्यापन के लिए वित्तीय वर्ष 2002-03 के आगे के लिए आयकर प्राधिकारियों द्वारा तकनीकी सेवा शुक्क की स्वीकार्यता के सर्वांन मिर्बारण प्रमाणपंत्र प्रस्तुत करने होंगे।

(छ). मृत्यहास

एनएसआईसीटी ने कम्पनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यझस उपलब्ध करवाया है। एनएसआईसीटी द्वारा निर्दिष्ट किए यए उपस्कर पर मूल्यझस दर अंगीकृत करते हुए मूल्यझस पूंजी आधार पर परिकलित किया गया है।

(ज). उपरिव्यक्ष

(1). प्रबंधन और प्रशासन उपरिध्यय

व्यय की यह मद मुख्यतः प्रबंधन स्टाफ का वेतन है। वर्ष 2008 और 2009 के लिए, एनंएसआईसीटी ने वर्ष 2007 में प्रतिवेदित 34 के विपरीत 38 कर्मचारियों की संख्या पर विचार किया है। अतिरिक्त कार्मिक की मत्ती एक प्रबंधन निर्णय है और इसलिए यह प्राधिकरण वर्ष 2008 और 2009 में कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि स्वीकार करता है।

लागू स्तर पर वृद्धि कारक लागू करते हुए एनएसआईसीटी के अनुमान आंशकि रूप से संसोधित किए गए हैं।

(2). सामान्य उपरिवाय

वर्ष 2007 के लिए वास्तविकताओं को आधार रूप में लेते हुए लागू वृद्धि कारक लागू करते. हुए वर्ष 2008 और 2009 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(3). प्रारंतिक व्यव

एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी को स्त0 7.20 करोड़ का अपफ्रंट भुगतान 30 वर्षों की लाइसेंस अवस्थि में एकसमान रूप से प्रमाजित किया गया है।स्त0 24 लाख का दार्षिकीकृत भूल्य इस विश्लेषण में लागत की मद के रूप में स्वीकार किया गया है।

(4). ara

एनएसआईसीटी ने बताया है कि वर्ष 2007 के दास्तविकताओं से वर्ष 2008 में इस व्यय में 16 प्रतिशत वृद्धि वर्ष 2006 की प्रथम तिमाही में स्त 70 लाख की चांत्र से टर्मिनलों का प्रधालन करने वाले साफ्ट्रियर को उन्नत बनाए जाने के कारण है। एनएसआईसीटी ने अपने वावे को प्रमाणित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य मेजा है। व्यय के इस शीर्ष के अधीन वृद्धि के लिए औदित्य स्वीकार किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, एनएसआईसीटी के अनुमान वर्ष 2008 को आधार कप में लेते हुए 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हए संशोधित किए गए हैं।

(xiii). चपर्युक्त संशोधन के अधीन, वर्ष 2008 और 2009 के लिए अनुमानित कुल व्यय क्रमशः स्त्रः 15321 तास और रू० 16223 लाख परिपणित होता है। चूंकि यह आदेश एक वर्ष की अंतरिम अवधि के लिए है, इसलिए अक्तूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 के लिए सर्वोत्तम क्षमता स्तर स्त्रः 15998 लाख परिपणित होता है।

एनएसआईसीटी द्वारा मेजे गए वास्तविक आंकड़ों के अव्यार पर अनुसानों की उपयुक्तता वर्ष 2006 के दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आवार पर प्रचालन लागत के संदर्भ में जाँचा गया है। इस प्रयोजन के लिए, बिजली और ईंधन लागृत वर्ष 2006 के दिशा—निर्देशों में निर्धारित उपयोग प्रतिमानकों के आधार पर और पूर्वतर्ती विश्लेषण में स्पष्ट की गई बिजली और ईंधन की प्रचलित इकाई दर अगित्त करते हुए अनुभानित की गई हैं। पश्चिरंपितायों के मानक मूल्य पर मूल्यहास कम्पानिज अधिनियम में निर्धारित दरों पर पश्चित्तिक किया गया है। मरम्पत और अनुस्क्षण लागत, बीमा लागत और अन्य व्ययों के अनुमान दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए गए हैं। दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए कुल प्रचालन लागत क0 18514 लाख परिगणित होती है।

चूंकि पूर्व वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अक्तूबर 2008 से सितम्बर 2009 अवधि के लिए का 15998 लाख पर अनुमानित भ्रमता के मानक स्तर के लिए प्रचालन लागत प्रतिमानकों के अनुसार प्रचालन सागत के भीतर है, इसलए मानक राजस्व आवश्यकता पर पहुंचने के लिए इस विश्लेषण में का 16998 लाख की प्रचालन लागत पर विचार किया गया है।

- (xiv). क0 18398 लाख की कुस प्रचालन लागत और सकल अचल परिसंपत्तियों पर क0 13418 लाख का प्रतिलाम वर्ष 2008 के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता बनाता है। इस प्रकार, वर्ष 2008 के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता, बिना स्वयत्वी घटक के, क0 29418 लाख होती है।
- (xv). वर्ष 2008 के प्रशुक्क दिशा—िवर्दशों द्वारा अंगीकृत मानक दृष्टिकोन राजस्व हिस्से/रायल्टी को सागत की मद के रूम में स्वीकार नहीं कस्ता है। तथापि, वर्ष 2006 के प्रशुक्क दिशा—िवर्दशों में जुलाई, 2003 से पहले के टर्मिनलों के मामले में रॉयल्टी का हिस्सा पास—धू रूप में स्वीकृत किए जाने के लिए विशिष्ट निदेश है। अंतरिम अदिष्ट के लिए पास—धू रूप में शयल्टी की मात्रा के निर्धारण पर नीचे सर्वी की गई है:
 - (क). यास-धू 'रूप में स्वीकृत की जाने वाली सायस्टी की मात्रा निर्धारित करने के लिए, वार्षिक साजस्य आवश्यकता के निर्धारण के लिए सुविचारित मानक क्षमता स्थिति के होने के बावजूद ं

एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति देखी जाए। एनएसआईसीटी ने पूर्वकाल में 14,71.723 टीईयू का यातायात अर्जित किया है। यदि यह यातायात स्तर अथतूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए बनाए रखा जाना माना जाता है तो एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी को देव कुल सक्टटी स्ठ0 24361 लाख है।

(ख). ं मिलियन री**ईयू के यातायात स्तर के लिए राजस्य आवश्य**कता यहले स्पष्ट की गई वात्क अनतः के लिए राजस्य **आवश्यकता के आधार पर अन्तूबर, 20**08 से सितस्यर, 2009

अवधि के लिए रू० ३६२०६ लाख होगी।

(ग). वर्ष 2007 के वास्तियक आंकड़ों के आधार पर और वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश के अनुसार वीर्षिक वृद्धि कारफ लागू करते हुए 1.47 मिलियम टीईयू के यातायात के लिए कुल अनुमानित व्यय (रायस्टी भुगतान अतिरिक्त) अवत्युषर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए रूठ 17604 लाख होती है।

(घ). वर्ष 2008 और 2009 के लिए एनएसआईसीटी द्वारा क्था अनुमानित निवल परिसंपत्तिकां 1.47 मिलियन टीईयू के सम्पूर्ण यातायात के लिए वास्तविक लागत स्थिति के निर्धारण के

लिए स्विचारित की गई हैं।

एनएसआईसीटी ने वर्ष 2008 और **2009 के लिए** नकारात्मक कार्य पूजी निर्धारित की है। नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए एनएसआईसीटी द्वारा नकारात्मक कार्य पूजी निवल अचल परिसंपत्तियों से समायोजित किया गया है।

इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार कार्यगत पूंजी निर्धारित की. गई है। ऐसी निर्धारित की गई कार्यगत पूंजी वर्ष 2008 के लिए रू० 89.10 लाख और वर्ष 2009 के लिए रू० 478.41 लाख है जोकि नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, नियोजित पूंजी वर्ष 2008 और 2009 के लिए क्रमशः रू० 57012 लाख और रू० 53112 लाख परिगणित होती है।

सींशोधित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिश्वत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकार्य है और अक्तूबर, 2008 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए सुविचारित किया गया है।

वास्तविक लागत स्थिति का निर्धारण करते समय भी यह देखा जा सकता है. इस तथ्य के धावजूद अचल परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है कि सकल परिसंपत्ति पर प्रतिलाभ मानक क्षमता के लिए राजरव आवश्यकता निर्धारित करने के लिए सुविद्यारित किया गया था।

(ब.) 1.47 मिलियन टीईयू के वास्तविक यातायात के लिए रू० 36206 लाख की राजस्व आवश्ययकता और रू० 17604 लाख के कुल व्यय और नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ पर विचार करते हुए, अक्तूबर 2008 से सितम्बर 2009 अवधि के लिए प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष रू० 9948 लाख है।

(च). 1.47 मिलियन टीईयू के यातायात स्तर के लिए, एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी को देय रॉयल्टी रूठ 24,361 लाख परिगणित होती हैं। रूठ 9948 लाख का निवल अधिशेष रूठ

24,381 लाख के रॉबल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए एक स्रोत है।

(छ). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वर्ष 2005 से पहले की अवधि के लिए पूर्ववर्ती अधिशेष की एक किरत रू० 9468 लाख से समायोजित की जानी है। यूंकि अंतरिम दृष्टिकोण एक वर्ष के लिए प्रशुक्त परिकित्पत करता है, इसलिए एनएसआईसीटी इस स्थिति में है कि वह रू० 4734 लाख की प्रथम किरत से सेष रायल्टी भुगतान को पूरा करे जोकि मौजूदा प्रशुक्त चक्र के प्रथम वर्ष में अन्यथा सेट-ऑफ किया जाएगा। उस मामले में, रू० 4734 लाख के समायोजन के बाद भी शामिल नहीं किए गए रायल्टी भुगतान को 1,47 मिलियन टीईयू के यातायात स्तर के लिए रू० 9879 लाख पर देखा जा सकता है। मानक क्षमण स्तर के लिए तदनुरूपी कवर नहीं की गई रायल्टी रू० 7864 लाख परिगणित होती है जोकि मानक वातायात के लिए वास्तिविक रायल्टी का 39.73 प्रतिशत है। चिर इस व्यय को पास-थू रूप में स्वीकार नहीं किया जाता है, प्रचालक निवल परिशंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का प्रतिलाम अर्जित नहीं कर सकता है जोकि उसे एक मुकसान होगा। इसलिए, इस नुकसान से बचाने के लिए, रायल्टी का पास-थू 39.73 प्रतिशत की सीमा तक पर्याप्त है।

- (xvi). 38.73 प्रतिशत का रायत्टी भुगतान पास-थूं के रूप में प्रदान करने के पश्चात लक्षित राजस्य आवश्यकता रूप 37280 लाख परिगणित होती है। एनएसआईसीटी द्वारा वर्ष 2007 के अपने वार्षिक लेखों में एनएसआईसीटी प्रतिवेदित वास्तिक कंटेनर संबंधित राजस्व 1.47 मिलियन टीईयू के वास्तिक वातायात के लिए रूप 41592 लाख है। 1.18 मिलियन टीईयू के मानक क्षमता स्तर के लिए वधानुपात आधार पर राजस्व निर्धारित करने के लिए वास्तिक राजस्व सुर्विचारित किया गया है। यह रूप 33793 लाख परिगणित होता है। इसलिए, मौजूदा प्रशुक्क स्तर और सक्षित राजस्व आवश्यकता पर राजस्व के बीच अन्तर अक्षूबर, 2008 से सितम्बर, 2008 अविदे के लिए रूप 3488 लाख अनुमानित की गई है। ऐसी स्थित में, रूप 3488 लाख के राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए मौजूदा प्रशुक्क में 10.30 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है। अतः यह प्राक्षिकरण एनएसआईसीटी द्वारा माँग की गई 48 प्रतिशत की वृद्धि के विपरीत मौजूदा प्रशुक्क में 10.3 प्रतिशत तक वृद्धि के विपरीत मौजूदा प्रशुक्क में 10.3 प्रतिशत तक वृद्धि के विपरीत मौजूदा प्रशुक्क में 10.3 प्रतिशत तक वृद्धि करने का निर्णय करता है। परिगणनाओं का पूरा सैट अनुक्य-11 रूप में संतन्न किया गया है।
- (xvii). 'एनएसआईसीटीपीएल' के लिए प्रस्तावित परिभाषा में एनएसआईसीटी के उत्तराविकारी और सौंपना शामिल हैं। एनएसआईसीटी के लिए प्रस्तावित परिभाषा लाइसेंस करार में शामिल किए गए ''लाइसेंसवारी' की परिमाषा दर्शाते हुए ''उत्तराविकारी और अनुमत सौंपना'' शामिल करने के लिए थोड़ी संशोबित की गई है।
- (xviii). सूककर्ता पक्ष पर कार्रवाई की कार्यवाई। जानने के लिए, एनएसआईसीटी ने मुगतान के समय और चूक के भागले में कार्रवाई की कार्यवाही के लिए उपक्ष प्रस्तावित किया है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1983 की धारा 58 में भुगतानों के समय के लिए उपक्ष पहले से शामिल है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 59 भी धारा 58 में यथा विनिर्दिष्ट निर्धारित प्रमारों के मुगतान में उपयोक्ताओं द्वारा चूक किए जाने के मामले में दरों के लिए पत्तन का पुनर्ग्रहणाधिकार दिया गया है। अतः इस संबंध में दरमान में मूचक उपक्ष की आवश्यकता नहीं है।
- (xix). चपयोक्ताओं द्वारा विलंबित मुगतानों पर और एनएसआईसीटी द्वारा विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुटक दिशा—निर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार एसबीआई के पीएलआर सैं 2 प्रतिशत अधिक होगी। एनएसआईसीटी इस स्थिति से सहमत है और 14.26 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर दंडात्मक ब्याज प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित दंडात्मक ब्याज दर 13.75 प्रतिशत का प्रचलित पीएलआर दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है।
- (xx). एनएसआईसीटी / लपयोक्ताओं द्वारा गैर-निवादन के लिए आस्तियों की वसूली शासित करने के लिए प्रस्तावित शर्त पर एमएएनएसए ने आपति जठाई है। चूंकि प्रस्तावित शर्त एनएसआईसीटी को निवादन और आस्तियों के लिए गमला दर नामला अध्यार पर सांविदिक शर्त निर्धारित करने की अमार्गदर्शित विदेकाधिकार स्वीकृत करती है, इसलिए यह प्राविकरण प्रस्तावित शर्त को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। चेन्मई छंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) में प्रशुक्त की समीक्षा के संबंध में हाल ही में दिए गए निर्णय में सीसीटीएल को अन्तर्निहित आस्ति और पुरस्कार योजना के साथ दक्षता संबद्ध प्रशुक्क माइल प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। इसी प्रकार, यदि एनएसआईसीटी अन्तर्निहित आस्ति और पुरस्कार योजना के साथ दक्षता संबद्ध प्रशुक्क माइल प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। इसी प्रकार, यदि एनएसआईसीटी अन्तर्निहित आस्ति और पुरस्कार योजना के साथ दक्षता संबद्ध प्रशुक्क माइल प्रस्तावित करना है, ऐसे प्रस्ताद पर विवार किया जाएगा।
- (xxi). चूंकि एनएसआईसीटी द्वारा प्रहरितत पोतों के लिए बर्थ किराया प्रमार, लाइसँस क्र्यार के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा वसूल किए जाते हैं. इसलिए एनएसआईसीटी से उस अवधि के लिए पोतों, को क्र्यं किराया प्रभारों के समकक्ष छूट देने की की रात शामिल करने का अनुरोध किया गया था जब उसके टर्मिनल में तट आधारित सुविधाओं के निष्क्रिय/खराब होने के कारण प्रचालन नहीं किए जा सकते और पोतों को निष्क्रिय रहना पड़ता है। यह पत्तन/प्रधालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोकता द्वारा भुगतान नहीं करने की आवश्यकता के सिद्धांत से तिया गया है। हालांकि एनएसआईसीटी दरमान में इस उपबंध को शामिल करने के लिए सहमत है, परंतु जैसांकि पिछले अनुक्केदों में चर्चा की गई है प्रधालक ने एनएसआईसीटी/उपयोकताओं द्वारा गैर-निष्पादन के लिए आस्तियों की क्सूली शामिल करने के लिए शर्त शामिल किए जाने पर जोर दिया है।

क्यं किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत स्वीकृत करने की शर्त कई अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित की गई है। कुछ महापत्तनों के दरमान में एक शर्त निर्धारित की गई है, जोकि संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन के बाद संशोधन के लिए आई थी, जो यह प्रभावी करने के लिए हैं कि प्रत्तन पर आरोप्य कारणों से पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए वर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

इसका कोई कारण नहीं है कि इस संबंध में अन्य टर्मिनलों के मामले में निर्धारित यह उपबंध एनएसआईसीटी पर लागू नहीं किया जा सकता विशेष रूप से जब यह उपबंध सरकार द्वारा जारी किए गए प्रशुक्त नीति दिशा—निर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों पर आधारित है। टर्मिनल पर आरोप्य कारणों से पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्मूत बर्ध किराये के समकक्ष छूट देने की एनएसआईसीटी से अपेक्षा वाली एक उपयुक्त शर्त एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल की गई है।

संशोधित प्रशुक्त दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यिनिर्दिष्ट सामान्य सिद्धांत कि एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए उपयोक्ताओं को प्रमार अदा नहीं करने होंगे, प्रचालक द्वारा यथा सहमत, एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल किया गया है। एनएसआईसीटी हमारे सुझाव पर यह शर्त भी शामिल करने के लिए सहमत है कि उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए मंडारण प्रमार अदा नहीं करने होंगे जिस दौरान उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय एनएसआईसीटी कंटेनर की सुपुर्दगी/स्थानांतरण करने की स्थिति में नहीं हो, जोकि दरमान में शामिल किया गया है।

- (xxii). कंटेनर प्रहस्तन प्रभार दरमान के खंड 1 से 4 के अधीन निर्धारित किए गए हैं। उक्त वारों प्रशुक्क मदीं में किसी में भी प्रस्तावित दरों की वसूली के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं की सूची नहीं दी गई हैं। प्रत्येक प्रशुक्क मद की गतिविधि को दर्शाना मात्र प्रत्येक प्रशुक्क मद के अधीन प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं के ब्योरों के बारे में उपयोक्ताओं को जानने के लिए पर्याप्त नहीं होगा। एनएसआईसीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपने प्रशुक्क की अगली समीक्षा में दरमान के खंड 1 से 4 में दर्श की वसूली के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित सेवाओं को अलग से सूचीबद्ध करें।
- (xxiii). एनएसआईसीटी ने इन आधारों पर जोखिनपूर्ण कार्गों कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित मौजूदा दरों पर 58 प्रतिशत प्रीमियन प्रस्तावित किया है कि जोखिनपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन में अधिक समय लगता है, अधिक यार्ड स्थान की आवश्यकता होती है और विनियामकीय अपेक्षाओं का अनुपालन करने में समय लगता है। संशोधित प्रशुस्क दिशा—निर्देशों का खंड 5.7.3 जोखिनपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के लिए 25 प्रतिशत की सीमा तक ग्रीमियम निर्धारित करता है। एनएसआईसीटी मंडारण प्रमारों पर 25 प्रतिशत ग्रीमियम के लिए सहमत है। जोखिनपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर भी दिशा—निर्देशों के अनुसार 25 प्रतिशत ग्रीमियम स्वीकार्य है।
- (xxiv). तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दरें संशोधित प्रशुक्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार निर्धारित की गई हैं।
- (xxv). एनएसआईसीटी ने इस आधार पर प्रशीतन अनुरीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रभारों की वसूती हेतु 24 घंटे आधार पर लेवी की इकाई बनाए रखने के लिए अनुरोध किया था कि 24 घंटे आधार लेवी एक मौजूदा पद्धति है। प्रशुक्क दिशा—निर्देशों का खंड 5.7.1 4 घंटे आधार पर वसूली की इकाई विनिर्दिष्ट करता है। अतः मौजूदा पद्धति को जारी रखने का एनएसआईसीटी का अनुरोध स्वीकार नहीं किया जा सकता। एनएसआईसीटी पर प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए मौजूदा प्रभार, यदि 4 घंटों के लिए अनुपावतः परिकलित किया जाता है, 4.56 अमेरिकी डॉलर परिगणित होगा जोकि जेएनपीटी (3.502 अमेरिकी डॉलर), जीटीआईपीएल (4.860 अमेरिकी डॉलर) और सीसीटीएल (3.220 अमेरिकी डॉलर) के दरमान में निर्धारित की गई दरों से तुलनीय है।
- (xxvi). प्रचालक ने आईसीडी कंटेनरों के लिए विश्वीरित प्रथम सात दिनों की नि:शुल्क मंडारण अवधि को इस आद्यार पर कंटेनरों की उत्तराई के 48 घंटों के भीतर उपयोक्ताओं द्वारा आईसीडी दस्तावेज़ों को जमा करने से जोड़ा है कि टर्मिनल पर ट्रेनों की जिम्मेदारी उपयोक्ताओं की है। जब यह उपयुक्त हो सकता है कि प्रचालक को अपेक्षित दस्तावेज़ जमा करने के लिए उपयोक्ताओं हेतु समय सीमा

विनिर्दिष्ट की जाए, परंतु यह औचित्यपरक नहीं लगता है कि एनएसआईसीटी दस्तावेजों को जमा नहीं करने के लिए आईसीडी कंटेनरों हेतु किसी निःशुस्क अवधि से इकार किया जाए। ऐसे मामलों में, सामान्य कंटेनर के लिए निर्धास्ति निःशुस्क भंडारण अविद्य लागू होगी। प्रस्तावित सर्व उपयुक्ततः संजोधित की गई है।

- (xxvii). एनएसआईसीटी ने खाली "नीलामी कंटेनर" पर भंडरण प्रभारों की वसूली शासित करने के लिए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में पूछे गए एक प्रश्न पर, एनएसआईसीटी ने यह कहते हुए प्रतिसाद दिया था कि प्रस्तावित टिप्पणी नीलामी अधीन कंटेनर के उस मामले में एक स्पष्टीकरण है जहां खाली करना टर्मिनल पर किया जाता है और कंटेनर लदे हुए से खाली कंटेनर की स्थिति में बदल जाता है। जूकि कंटेनरों के भंडारण के लिए विराम समय प्रमार खाली कंटेनरों पर भी लागू होंगे, इसलिए खाली "नीलामी कंटेनर" पर भंडारण प्रभारों की वसूली शासित करने के लिए प्रस्तावित पृथाक टिप्पणी जरूरी नहीं है।
- (xxviii), एनएसआईसीटी ने जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अघोषणा / गलत घोषणा के लिए 20' और 40' कंटेनरों के लिए मिन्न-मिन्न दरें प्रस्तावित की हैं। 40' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 20' कंटेनर के लिए प्रसार की वसूली के प्रयोजन के लिए कंटेनर के आकार के संदर्भ में दर मिन्न रखने की जरूरत नहीं हैं, और 20' कंटेनर और 40' कंटेनर के लिए एकसमान दरें निश्नीरित की गई। यदि कंटेनर की अघोषणा / गलत-घोषणा से कोई अतिरिक्त गतिविद्ध करनी पड़ती है, एनएसआईसीटी द्वारा यथा उल्लिखित, 40' कंटेनरों के लिए प्रस्तावित वृद्धि के औदित्य के लिए लागत ब्योरे अपेवित हैं जोकि नहीं भेजे गए हैं। 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर 40' कंटेनर के लिए भी लागू होगी।
- (xxix). एक दरवाजा खोलना के लिए प्रस्तिक्ति प्रभारों के संदर्भ में, एमएएनएसए ने मौजूदा प्रद्वित को जारी रखने का सुद्वाव दिया है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, एनएसआईसीटी ने पुष्टि की है कि वह इस सेवा के लिए प्रभाव नहीं है क्योंकि यह सेवा अभी तक सिमिंग लाइनों द्वारा प्रदान की जा रही है। सीसीटीएल और वीसीटीपीएल जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों के दरमान में समान प्रमुक्त मद अनुमोदित की गई है। चूंकि वह सेवा सर्वोत्तम है और केवल चपयोक्ताओं के अनुरोध पर एनएसआईसीटी द्वारा प्रदान की जाएगी, इसलिए स्थ 1000 प्रति कंटेनर की प्रस्तादित एकसमान दर अनुमोदित की गई है।
- (xxx). टर्निनल से रेल अथवा रेल से टर्निनल कंटेनरों के संचलन संबंधी सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरों के संबंध में, एमएएनएसए ने इस अध्यार पर इस प्रमुल्क मद को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है कि ये प्रभार आईसीडी प्रमारों के अंतर्गत ज्ञामिल किए गए हैं। एनएसआईसीटी द्वारा वक्षा पुष्ट, ये प्रमार देय हैं यदि टर्निनल द्वारा अतिरिक्त संघलन किया जाता है। कथायि, प्रस्तावित प्रभार अंतर टर्निनल रेल प्रहस्तन प्रचालन (आईटीआरएकओं) संबंधी मौजूदा दर रू० 400/- प्रति टीईयू के स्थान पर है, जैसाकि एनएसआईसीटी द्वारा स्थप्ट किया गया है। इस प्राधिकरण ने आईटीआरएकओं संबंधी अपने आदेश दिनाक 28 जून, 2007 द्वारा रू० 400/- प्रति टीईयू की दर तदर्थ आधार पर अनुमोदित की थी। यह दर एनएसआईसीटी के दरमान में शामिल की गई है और इस दर की विस्तारित वैधता 30 सितम्बर 2008 तक है। खूँकि तदर्थ दर एनएसआईसीटी के दरमान में पहले से उपलब्ध है, इसलिए, लंबित समीक्षा, आईसीडी कंटेनरों के अतिरिक्त संग्रलन के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित नहीं की गई है।
- (xxxi). एनएसआईसीटी ने उपयोक्ता की चूक के कारण एनएसआईसीटी के टर्मिनल में पोत के अधिक समय तक रूकने के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की आहित अविशेषित करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, एमएएनएसए द्वारा उद्धाई गई आपित एनएसऑईसीटी द्वारा प्रचालित टर्मिनल पर वर्थ किए गए पोतों के अधिक समय तक रूकने के लिए दंखत्मक वर्थ किराया प्रमारों की वसूली के लिए जेएनपीटी के दरमान में शामिल उपबंध के संदर्भ में है। जेएनपीटी के दरमान में शामिल उपबंध के संदर्भ में है। जेएनपीटी के दरमान में शामिल उपबंध के अनुसार, दंखात्मक वर्थ किराया प्रमार वर्थ किराया प्रमारों से अविरिक्त निर्धारित दर्शे पर प्रमार्थ होंगे, यदि एक कटेनर पोत प्रवालनों के पूरा होने के 2 घंटे से अधिक वर्थ अभिग्रहण करता है। एनएएनएसए के मतों में, यह उसी गलती के लिए दोहरी आहित है, यदि एनएसआईसीटी भी अपने टर्मिनल पर पोत के अधिक समय तक रूकने पर प्रभार दसूल करता है।

यह स्वीकार करना होगा कि जब एक पोत वर्थ पर अधिक समय तक रूकता है यह न केवल प्रश्नालनों की समाप्ति के बाद वर्थ अभिग्रहण करता है अपितु एनएसआईसीटो की अन्तर्गामी सुविधाएं भी बाधित होती हैं, और, एनएसआईसीटी का राजस्य अर्जन समय गय्ट होता है!

वैसे भी जेएनपीटी के दरमान में शामिल दंडात्मक बर्ध किराया मोत के अधिक समय तक रूकने के कारण जेएनपीटी के प्रचालनों पर पढ़ने वाले दबाव की क्षतिपूर्ति है, जबकि एनएसआईसीटी का अपने टर्मिमल में पोत के अधिक समय तक रूकने के लिए दंड अधिरोधित करने का प्रस्ताय उसके राजस्य अर्जन समय के नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए हैं। इस रिश्चित के मद्देनज़र दंड अधिरोधित करने के लिए एनएसआईसीटी का प्रस्ताय दोहरी वसूली के लिए नहीं है।

हालांकि जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच हुआ लाइसेंस करार पोत संबंधित प्रभारों को वसूल करने के लिए एनएसआईसीटी को प्राधिकृत नहीं करता है, परंतु यह ध्यान में रखना होगा कि एनएसआईसीटी हारा प्रस्ताबित प्रभार उसके टर्मिनल में पोत के अधिक समय तक सकने के लिए दंढ स्वरूप है।

25 संबलन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर, और 6 घाट क्रेमों पर विचार करते हुए और क्रेमों के उपयोग का 70 प्रतिशत लेखा में लेते हुए, जैसांकि मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए किया गया है, एनएसआईसीटी 105 टीईयू प्रति घंटा प्रहस्तन करने में असमर्थ रहने पर राजस्व अंशदान को सकता है! यदि रू० 500/— प्रति टीईयू की राशि तदर्थ आधार पर ऐसे राजस्व अंशदान के रूप में सुविचारित किया जाता है तो नुकसान लगभग रू० 52,500/— प्रति घंटा होगा। चूंकि यह लेवी अवरोधक रूप में कार्य करने के लिए आस्ति के रूप में है। इसलिए रू० 1,00,000/— प्रति घंटा की आस्ति, प्रचालनों के पूरा होने के 2 घंटों बाद वर्थ पर उपयोगता की चूक के कारण पोत के अधिक समय तक रूकने के लिए निर्धारित की गई है।

- 14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार—विमग्न के आधार पर, यह प्राधिकरण एनएसआईसीटी का दरमान अनुमोदित करता है जोकि **अनुबंध**—111 रूप में संलयन किया गया है।
- 14.2. सामान्यतः संशोधित प्रभार राजपन्न अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभाधि होते हैं, जब तक कि वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.28 में यथा विनिर्दिष्ट प्रशुक्क आदेश में भिन्न व्यवस्था विशेष रूप से उत्तिखित की जाड़ी है। चूंकि अंतिएम आदेश में सुविधारित विन्तीय स्थिति में 1 अक्तूबर, 2008 से एक वर्ष की अवधि के लिए विन्तीय स्थिति को इस मामले में निया गया है, इसलिए संशोधित प्रभार 1 अक्तूबर, 2008 से प्रभावी होंगे और 30 सितम्बर, 2009 तक वैध रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समान्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।
- 14.3. इस मामले में निर्णय लेने में अपनाए गए दृष्टिकोण का सार निम्नवत् हैं:
 - (i). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित टर्मिनल-वार लायत जमा दृष्टिकोण की लंबित समीक्षा, इस मामले में एक वर्ष की अवधि के लिए लागू एक अंतरिम आदेश पारित किया गया है।
 - (ii). (क) पूर्व अधिरोध के समायोजन के संबंध में मौजूदा दिशा—निर्देश और पूर्ववर्ती प्रशुक्क आदेश में निर्णय लागू होंगे।
 - (ख). चूँकि अंतरिम आदेश एक वर्ष की अवधि के लिए हैं, इसलिए, वर्ष 2000-01 से 2004-05 से संबंधित रू० 94.68 करोड़ में से रू० 47.34 करोड़ की पहली किस्त समायोजित की गई है।
 - (ग) अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए पूर्व अधिशेष का 217.36 करोड़ निर्धारित किया गया है। अप्रैल 2005 से पहले की अविधि से संबंधित अधिशेष का पूरी तरह से समायोजन करने के बाद भविषय प्रशुक्क में इसे समायोजित किया जाएगा।
 - (iii). मात्रा दक्षता को प्रोत्साहन देने के लिए, मानक क्षमता आधारित प्रशुल्क दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है। मानक क्षमता का स्तर वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिया गया सूत्र लागू करते हुए निर्धारित क्रिया गया है।
 - (iv). यातायात की मानक क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों से विपधित उनके मूल्यों के साथ सुविचारित किया गया है। मूल्यहास मौलूटा दिशा—निर्देशों के अनुसार परिकलित किया गया है और परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 18 प्रतिशत प्रतिसंभ वार्षिक राजस्य आवश्यकता के परिकलन में लेखा में लिया गया है।

- (v). 'प्रचालन व्ययों का अनुमान मानक क्षमता के लिए सुविचारित किया गया है, जिसे वर्ष 2008 के पशुस्क दिशा-निर्देशों में दिए गए प्रतिमानकों के आधार पर उपयुक्तता की जीध के अधीन किया गया है।
- (vi). कुल प्रचालन लागत गरित करने वाली वार्षिक राजस्य आवश्यकता और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम बिना रायस्टी घटक के निर्वापित किया गया है। वह देखा गया था कि राजस्य के इस स्तर पर प्रचालक को नियल परिसंपत्तियों पर 18 प्रतिकृत प्रतिलाम प्राप्त नहीं होगा।
- (vii). वर्ष 2005 के दिशा—निर्देश अपेक्षा करते हैं कि प्रशुक्क परिकलन के लिए सवल्टी को लेखा में लिया जाए परंतु अधिकतम अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा सद्धरित राशि तक बशर्ते नुकसान की स्थिति हो। इसलिए, राजस्य आवश्यकता के निर्धारण में सुविचारित मानक क्षमता आधारित स्थिति के बावजूद एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति देखी जानी चाहिए। संवल्टी एास—थू की मात्रा जोकि वर्ष 2005 के प्रशुक्त दिशा—निर्देशों के अनुसार प्रतिलाभ प्रदान करेगा, रिवायत करार के अनुसार सभी लागत की पूर्ति करने और रायल्टी भुगतान के बाद निर्धारित किया गया है। पूर्व अधिशेष की प्रथम किस्त सम्प्रयोजित करने के पश्चात, यह देखा गया था कि 39.73 प्रतिशत के स्तर पर पास—थू 69.6 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर के विपरीत पर्याप्त है।
- (viii), स्वीकार्य रायस्टी व्यय के साथ संशोधित लक्षित राजस्व आवश्यकता की गणना की गई है और मौजूदा राजस्व से तुलना की गई है। विश्लेषण 10.3 प्रतिशत का राजस्व अन्तर प्रकट करता है जिसे बोर्ड पर प्रशुक्क वृद्धि द्वारा पूरा करने का निर्णय लिया गया है।
- (ix). यह अंतरिम दृष्टिकोण एक फ्रेमवर्क प्रदान करता है जो निवेश पर प्रतिलाम में सुधार लाने के लिए प्रशुक्क परिकलन हेतु सुविधारित मानक क्षमता स्तर से अधिक मात्राओं का प्रहस्तन करने के लिए प्रचासनों में दसता लाने के लए प्रचासक को प्रोत्साहित करेगा। धुपुट की मात्रा बढ़ने के साथ, प्रचासक रायस्टी, जोकि पास-धू रूप में स्वीकार्य नहीं है, के भुगतान की पूर्ति करने की स्थिति में होगा। प्रहस्तित मात्राओं में वृद्धि के साथ, यह संमव है कि प्रशुक्क में रायस्टी पास-धू के स्वीकार्य स्तर का स्तर प्रगामी कम होगा। बढ़ती मात्राओं से पत्तन उपयोक्ताओं और व्याधार को भी बहुत लाम होगा। इसके असावा, यह दृष्टिकोण उपयोगिता अधीन झमता को भी हतोत्साहित करेगा।
- 14.4. एनएसआईसीटी के मीजूदा दरमान की वैधता 3 अगस्त, 2008 के बाद संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रमाधी तासिख तक विस्तारित किया गया माना गया है।

14.5. एनएसआईसीटी से अपेक्षा की जाती है कि वह इस प्राधिकरण को 31 दिसम्बर, 2003 को समाप्त प्रथम शिमाही से शुरू करके वर्ष की प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निव्यादन की शिपोर्ट उसी प्रारूप में भेजी जाए जिसमें प्रशुक्क प्रस्ताव के लिए लामत विदरण दाखिल किया जाता है।

ब्रह्म रत्त. अध्यक्ष

[विज्ञापन [1]/4/143/2008/असा.]

अनुबंध ।

	न्हापा शैवा इटरनेश	तस संदेश रहित	a (202 2	43	मध ।	
	अप्रैत 2005 से सिसम्बर					
	जारा 2000 स स्तानक 2	autro ordini de ju	AC CALLED LABOUR	•		
झ्र.सं.	विकाण		a a	स्त्रविक	•	
	,444141	2005 *	2006	2007	2008 **	
	वालयात (गै०ट० / टीईब् वै)	983395	1344574	1471723	110379	
		,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	154457	. 14/4/53	14037	
<u>. I</u>	कुल प्रचालन लागरा	<u>.</u>				
	कटेनर प्रहस्तन आय	33,459.59	39,185,57	41,626.64	31,219,9	
	अन्त	52.46	51.35	46.32	34.7	
	<u></u>	33,512.05	39,236.92	41,672.96	31,254.7	
_	-					
Π	प्रवासन जागत प्रदासन और प्रत्यक्ष संघर					
	अनुबसमा लागत	952.31	1,162.22	1,253.67	980.3	
	जपुरान जामा जपस्यर विनि लागव	340.87	535.70	548.98	446.7	
_	रायल्टी/ राजम्ब हिस्सा	2,052.72	2,992.71	2,786.31	2,554.	
	विपस्तर कियाया	3,375.40	6,998.35	10,661.97	10,494.4	
	अन्य बार	1,648.04	2,574.78	3,385.02	2,655.5	
	सक्तीओ सेव गुरु	793.18 377.17	810.10	968.25	759.5	
			320.75	326.98	245.	
		9,449.69	15,394,61	19,931.18	18,136.6	
Ш	मृत्यश्च	3,639.86	4,787.05	4,624.88	2 479 (
	-	2/003/00	1,101,00	4,024.00	3,428.1	
IV	रपरिष्यय			—— 		
	प्रमान और प्रशासन व्यय	199.61	519.45	396,49	344.5	
	सहमान्य जपरिव्यय	85.25	99.14	93,30	\	
		18.00	24.00	24.00	73.1 18.0	
	प्राएमिक स्वयं और अपकंद भूगतान बहुदा खाता	10.90	27,00	27.00	10,0	
	अन्य	1,717.62	1,417.17	1,307.68	1,138.7	
	<u>ক্</u> ষ	2,020.48	2,059.76	1,811.48	1,574.5	
٧	प्रवासन अधिरोप / (घाटा) (I) — (II) ~ (III) - (IV)	18,402.02	16,995.49	15,305,43	8,115.4	
		,				
VI	किल और विकिध आर्थ (एकएमजाई)					
••	ALL ALL PARKET BUT A SALAMAN AND A SALAMAN A					
	परिसपरितयों की किकी पर लाभ	0.00	30.88	35.61	0.0	
		0.00	30.88	35.61	0.0	
		****		33,42	010	
VΠ	वित्त और विविध क्षत्र (एफएनई)					
	पनिसंपत्तियाँ की बिकी पर हानि	87.33	0.00	0.00	0.0	
	কুল	ê7.33	0.00	0.00	0.0	
ATT	एकएनआई घटार एकएनई (VI) - (VII)	87.33	0.00	0.00	0.0	
ΪX						
IX	अधिरोष प्याज और दैक्स से पूर्व (V) + (VIII)	18,314.69	17,026.37	15,341.04	8,115.4	
X	नियोजित पूजी	69,363.98	65,316.76	60 300 CC	E7013 t	
	- 1	09,303.50	03,310.70	60,292.55	57,012.1	
ΧĪ	निर्याजित पूंजी पर प्रतिसम	7,803.45	9,797.51	0.545.01	6 041 A	
		7,000,73	3/13/131	9,646.61	6,841.4	
XII	नियंत अधिरोव / (धारा) (IX) - (XI)	10,511.24	7,228.86	5,694.23	1,273.9	
		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			<u>.</u>	
XIII	अप्रैल 2005 से सिवाबर 2008 अवधि के लिए 1282470 टीईयू के			21736.14		
XIII	अप्रेल 2005 से सिर्वाचर 2008 अवधि को लिए 1282470 टीईयू के यहतायात स्कर के लिए कुल निवस अधिशेष		217	736.14		
ļ	यहतायात स्तर के लिए कुल निवस अधिकोष		217	736.14		
	यहात्यात स्तर के सिए कुल निवस अधिकोष वर्ष 2000 से 2004 अवधि से संबंधित वर्ष 2005 के प्रयुक्त आदेत					
	यहतायात स्तर के लिए कुल निवस अधिकोष			735.14		

टिप्पणिक

^{**} अनुभान मौजूदा प्रमुक्त समीक्षा यक्त में आक्सूबर से दिसम्बर 2006 अवधि के लिए सुविवारित किए गए हैं।

^{**} अवधि 2009 के अनुमान जनवरी 2009 से सितान्यर 2009 अवधि के लिए सुविचारित किए पर है।

अनुबंध - 🍴

महावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राह्मेट लिमिटेड की प्रशुक्क समीक्षा के लिए लागत परिकलन

1) एनएसमाईसीटी की सर्वोत्तन समता का परिकास

1 <u>सर्वोत्तम घाट सपताः</u>

सर्वोत्तम घट क्षमता = क " ख " ग" घ " इ. टीईट्

क = एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात की गई बैन्ट्र क्रेनों की संख्या ख = एक वर्ष में गैन्ट्री क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या ग = प्रति पैन्द्री क्रेन संबेलनों की औसत संख्या घ = टीईव् अनुपात द = 70%

प्रतिमानक	८ होनी पर आधारि	त समता
= क्यं संबाई / 100	= 800 मीटर / 100	. 6
= 24 * 365 成	= 24 ° 385पंटे	8760
= 25 फेरे प्रति घंटा .	= 25 फेरे प्रति घंटा	25
= 1.3	= 1.3	1.3
= 70%	= 70%	70%
	11967	40 टीईयू

2 सर्वेत्वन वार्ड शक्ताः

सर्वोत्तन यार्थ क्षत्रहा = 0.7 * <u>छ * ज *</u>

छ = कुल भूमि स्लॉट टीईवू में
ज = औसत बद्टा कंबाई
प = अवधि दिनों की संख्या में
म = सर्ज कास्क
घ 🛎 औसतः विराम समय

प्रतिमानक	प्रतिनानको एर अह	गरित समता
= 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर	= 720 * 19.6	14112
= 2.50	= 2.50	2.50
≖ 365	= 365	365
= 1.3	= 1.3	1.3
	= 3 감구 .	3
= 4 दिन आधात के लिए और 2 दिन निर्यात के लिए	2311	292 टीईयू

अतः एनएसअर्घ्सीटी की सर्वोत्तवन सनता है

1195740 टीईय्

टिप्पणियां:

कूल आबंटित क्षेत्र

पीपीपी दिशा⊢निर्देशों में कोयला ∕ लौह अयरक के लिए यथा निर्धारित 70 प्रतिसत उपलब्ध यार्ड क्षेत्र पर विवार करना

28 हैक्टेकर

19.6 हैक्टेबर

2) पूंजी लावत का परिक≓न

विवशम	01 51 2009 को व्हिसंपहितयों का कलस प्रश् औप उपस्का के पानक स्तर के सिए सम्पर्धिक (सबसे नार्ख में)	परिगणनाएँ
सिविलं समाच	43849	एनएसआईसीटी के वार्षिक सेव्यां के प्रमुक्तत 31,12,2007 को भवनों का सकस यूज्य
क्ट्रेक्ट प्रकारतम् स्थाप्कर		वार्षिक लेखों के अनुसार 31 12 2007 को मगरेन्सी और स्थीत मंदि का शकरा मूल्य सर 50432 लाख (३) एक्ट्सआईसीटी द्वारा दी गई उपस्करों की सहया और उंगके अंब्रेडिक मूटवी के आधार पर वर्ष 2008 के कियी विमा-निर्देशों में पंची निर्धारित एपरकारों की मानक संख्या के लिए वास्तविक मूट्य पर प्रदुचने के हैरए निमालियात मूट्य की अलग स्था गया है।
– खट फिटी डोन		कo 25556.18 लाख / 8 ° 2 केने ≈ 8389
– रेस माउटेड गैन्दी क्रेन	2433	हु। 3648.97 संस्थ 3 ° 1 क्रेन = 1218
– सद्भा दाका सभी गैन्द्री होन		र ८ 17232.01 लाख/ 28 ' 11 आरटीकी = 8536
⇒ श्रेत स्टेकर / टीप सिफ्ट टक	335	ਨੂੰ 501 89 ਗਾਲਾ 3 * 1 ਵੀ ਰਸਟੇ ਗਾ = 167
— हैक्टर द्वेतर		(%) 1315.42 लाव / 41 ° 5 (%) + (%) 245 424,41 लाव / 45 ° 9 V*OV)) = 245
- अन्य	1752 35878	रुव 14554सम्ब (II) इस विस्लेचन ने सुविवारित कंटेनर क्रस्टान चक्कार का मूल्य (I - II) ≈ स्थः 35878 लाख
आहेटी प्रणाली सम्मन	1641	एनएसआईसीटी के वार्विक रोखों के अनुसार 31 (2,2007 को बच्च्यूटने और संफटवेबर रंग सकल मृत्य
कर्नीबर और जुसन्तर	329	एनएकअर्थातीटी कं गर्निक लेखों के अनुसार 31 12 2007 को क्लीपर और फिटिन्स और कार्यात्त्व उपालम क्र सकत कुछ
ক্ষান্তৰ	222	एनएसअर्कक्षिक्षि के वार्षिक लेकों के अनुसार अ.12.2007 को कहनों का सकत मूच
जन्मद सुरुव	720	एनएसआईसीटी के अनुसार 1112,2007 को अन्यतंत्र भुगतान का सकल पूरव ।
31.12.2007 को सकस कवल परिसंपरितयों	82619	·
वर्ष 2006 के केंग्रिक मरिसंपरित्वों के सकल प्रचांक के लिए प्रस्तावित विवल संस्कृत	1225	
		· ·
1.1.2000 को सकत अचल परिसंपरिवर्श	83864	
वार्डिश केच्ये के अनुसार धारतविक निवल प्रर	EE (1.1.08)	4 0293

अप्रकृत 2008 में निकास 2009 अवदि के लिए पाताबात के मामब स्तार हेत् पास्थिक प्रवासन ल

विकरण			(समर्थ शास्त्री में)
	2008 (3 9/14)	2009 (9 महिने)	ট্ লে
प्रकारमध् और प्रत्यक्ष लेकर	327	102B	. 1353
अनुष्मान संबर	140	467	618
कपरकर कालन सामग्रे	738	2311	3050
उपस्कर किलावा	602	2615)	3317
अन्य स्थय	253	795	1048
तकनीकी सेवा शुक्क	82	245	327
गुल्बामस -	955	3163	4118
अंबरन और प्रसासन	115	388	475
स्थमान्य उपरिव्यव	24	77	101
प्रारंभिक त्यव औप अपनद मुगवान बदटा खता।	6.	18	24
प्रच्य	380	1191	1571
बुक्ष प्रवाहन सम्ब	3831	12168	15998

4) विशंकित पूर्ण वर प्रकेशम

ilens.	क्रीत्यक्त	वीरकार्	कृतको जन्मानी मे
1	तकत अवस परिशंकीतचे हे 18% में दर से	16% * ম ০ 83484 নার	13416

-	सपने तालां में
चालपे लायत	15998
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	13418
	29416

क्रमये लाखी व श्राकतुम्प 2008 हो मार्च 2008 कार्यय के लिए (क्थानुपात आधार पर) 14708 15114 24 मोमार को सुदि सामू बसरे हुए जोता 2005 से पार्च 2003 बमिर ने लिए (उनांत 4.6% का 60%) कुत प्रवस्त श्रीवसका 29522

6) अभ्यूष्ट 2008 से फिलम्बर 2008 अपनि से लिए 1.47 मिलियन टीईयु के बास्तविक पालाकार के लिए अनुमानित प्रयक्तन स्थापत

विद्रस	उसके (बांग्यूनर अरक में योग नवीची के मिल्यू	हाक (विकास एक वी महीनों के रिस्त)	एक वर्ष से जिल्लाहर कार
क्वालन और प्रत्या सेवर	327	1026	1353
प्रमुखन सेवर	149	.457	616
राजस्कर चारस्य साचस	552	2565	3519
उपस्तत किसम	665	2778	3563
अन्त व्यव	253	796	1048
तकर्मकी सेख सुरूक	62	245	
	1143	3785	4908
मुख्यसम् प्रवेशन और प्रशासन	115	380	475
शामान्य क्वारिकर	24	77	101
प्रतिक को और अवस्		18	24
গ্ৰ	360	1191	1671
बुल कर गंकरों अंतिरिक्त	4216	13366	

स्व.0 प्रतिवास के साविकालन द्वितीय सद्धान्य के मीतार स्थिकार्य श्रीवस्थी की पांच पर पहुंचने के जिए परिकारन

¥.tl	विवरण	अल्ड (बस्तुस है दिस्पर) अल्ड तक बीच चरिये हैं डिप्)	2000 हीराज्या 2000 राज जो स्क्रीती में विश्वो	4 4
1	(86)	387931	1103792	147172
2	प्रकारन परकार काम को अंगीत १.४२ सेवीतपर देखेंयू के कामीका अनुवारिक कामका के जिस करन ह होके के अनुवार	. 8051	27154	3620
3	सूत्र क्य (उच्चृत्य s हो) (पॅक्टो अधिरिका)	4218	13388	1760
4	निकेशिक पूजी	57,012	53,112	
5	विवर्षिक पूजी का प्रतिसाम	2,260-	0,378	B, 65
6	निवास अधिकेत सुरा त्यार और आस्त्रोचीई से चार (२-४-३)	2558	7393	194
7	समृतं विश्वती	5033	19328	2436
8	पाक्रकी निका कमिकेर हात अवर नहीं (?-5)	2477	11935	1441
g	2020-04 जबारी से किए पूर्व जविजेष की प्रथम किला			473
10	र्वोकस्टी पूर्व से तमार्कचन के बाद की शामिक नहीं (9-9)			967
11	 १.10 विभिन्न टीडीकु के जनक शास्ता एक के दिन्द करक कलस्य आयास्करण में कोई जाने कही चेपल्ले 			784

19679*1196740 /1471723)

1.10 मिलियन टोईस् की बानकं सम्बन के जिए कथा अपर्युक्त (r) में संकटी स्वीकार करने के बाद स्वीक मानक सम्बन्ध

भागक राजस्य जैसा स्वयंका ३ में श्रमका कर ने कोड़ी जाने करते संदर्भ (देशकुँका (?) ऐं) ई अर्थांड करक क्यान्यता के लिए ससाविक रा 34.73%)

7884

रूपने तालों ने

29415

57260

स्वीत प्राप्तस्य क्षत्रक्रका

9) জনুক ি **अपेक्षित परेग्**टा पं**तुत्व** में कृदि/करी

अक्टूबर 2000 में किताबार 2000 अच्छि से लिए तसित नामक राजस्य आवत्यसता (उपर्युक्त ३ से)

37280 41592 33793

ध्वतारक्ष द्वीतंत्रु के बतायात से सिए वर्ष 200र के वार्षिक लेगों ने प्रतिवेदित करतविक राजसा

1186740 क्षेत्र के समझ समझ के दिन अन्तुवर 2000 से विभागर 2000 के लिए केवृद्ध प्रकृत्य पर अनुमानित वासावित समस्य

3458

प्रकल क्रक

अनुबंध-[]]

दरमान

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

प्रस्तावना

यह दरमान न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड पर प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए न्हावा । शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को देव प्रभारों का निर्धारण करता है।

1.0. परिमाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगे:-

- 1.1. **"एनएसआईसीटी"** का अर्थ न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल, भारत में शामिल की गई एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपना है।
- 1.2. ''तटीय पोत'' का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्सम अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पीत होगा।
- 1.3. "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओं कंटेनर, कार्गों के परिवहन और चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहस्तित क्या एक इकाई और कंटेनर स्परेंडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- 1.4. "एक्सीएल" का अर्थ पूर्ण कंदेनर लढ़ाई करने के लिए कहे गए कंदेनर हैं।
- 1.5. "विदेशगारी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- 1.6. "बो**खिमपूर्ण फंटेनर"** का अर्थ आईएमओं के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर हैं।
- 1.7. "आ**ईसीटी**" का अर्थ अंतर्देशीय कंटेनर डिपो है।
- 1.8. "**एलंबीएल"** का अर्थ पूर्ण कंटेनर **लटाई** से कम धारण करने के लिए कहे गए कंटेनर है (एक आयातक / निर्धावक से अधिक के कार्यों वाला कंटेनर)।
- 1.9. 'अति आयामीय कंटेकर' का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्यों वहन करने वाला कंटेनर है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेंकल्स, लिफिटंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कीने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) ओर लिफिटंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- 1.10. "प्रति दिन" का अर्थ प्रति केलेंडर दिवस अधवा उसका भाग है।
- 1.11. "प्रशीतन" का अर्थ सामानों को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर है जिसके लिए वॉछित तत्पमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति की अपेक्षा की जाती है।
- 1.12. "पत्तन" का अर्थ जग्राहरलाल नेहरू पत्तन न्यास है।
- 1.13. **"राट आऊट कंटेनर"** का अर्थ ऐसा कोई कंटेनर है जो केआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पीत से नहीं जुड़ा होता है।
- 1.14. "पोसांतरण कंटेनर" का अर्थ एक पोत से उताश गया कंटेनर है जो एनएसआईसीटी में मंडारित किया जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- 1.15. 'बीआईएएन' का अर्थ पोत पहचान सचना संख्या है।

20. सामान्य

- 2.1. लम्बाई में 20' से कम और तक के क़ंटेनराँ को प्रशुस्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिमणित किया जाएमा।
- 2.2. सामान्यतः 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40' तक लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रभार लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
- 2.3. 40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।
- 24. मानक आकार से इतर कंटेनरों जिसके लिए विशेष डियाइसों/स्लिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, से नीचे खंड 4 में के अनुसार दसूली की आएगी। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किन्हीं अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- 2.5. अमेरिकी ऑलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार समकक भारतीय रुपयों में वसूल किए आएंगे। इस प्रयोजन के . . लिए, भारतीय रिज़र्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहायक बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक झरा

अधिसुचित बाज़ार खरीद दर पत्तन सीमाओं में प्रोत के प्रवेश (आयात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को और टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन (निर्यात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को प्रचलित समय—समय पर विनिर्देष्ट की जा सकती है, डॉलर मूल्यवर्गित प्रमासें को भारतीय सपयों में बदलने के लिए लागू किया जा सकता है।

2.6. परिगणित सभी प्रमार प्रत्येक दिल के सकल जोड़ को अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित किया जाएगा।

- 2.7. (i). अपयोक्ता को किसी भी प्रभार के विलंब से भुगतान पर इसके दश्यान के अवीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एनएसआईसीटी विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 - (ii). देंठात्मक ब्याज की दर 15.75 प्रतिशत होगी। चुनी गई दंडात्मक दर एनएसआईसीटी और पत्तन रापयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
 - (iii). वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से अधवा लपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।
 - (iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में दिलंब एनएसआईसीटी हास बिल माँगे जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना-जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रमारों का अग्रिम भुगतान इस दश्मान में निर्धारित किया गया है।
- 28. (i). सामान्य ट्रेडिंग लाइसँस रखने वाला भारतीय ध्याज का विदेशमामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय छलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ii). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशासय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा खाइसेंस के अध्यार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई मोत द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से मोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
 - (iv). ऐसे परिवर्तन के मानलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक प्रोत तटीय कार्गो उत्तराई प्रधालन पूरे कर लेहा हैं; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनी द्वारा प्रमार्य होंगी।
 - (v). नौवहन महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित मारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दशें का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- 29. उपर्युक्त समेकित प्रमारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात नौमरण, गैन्ट्री क्रेन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्रेन का इस्तेमाल, बांधना/खोलना, नौचालन थोजना आदि, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्यों के मार पर घाटशुल्क, रेलवे अवसंरक्षना के लिए परिवहन और योगदान शामिल है।
- 2.10. एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक दिलंबों के लिए छपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आदश्यकता नहीं होगी।
- 2.11. यदि पोत एनएसआईसीटी की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्बता अथवा खराकी के कारण अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निकिय रहता है, निकिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत जेएनपीटी को देय वर्ध किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती स्वीकार्य होगी।

कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गों के संघलन और प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार।

खंड-। सभी सामान्य और प्रशीतन के लिए प्रमार

क. पत्तन होन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से वार्ड / वार्ड से जलयान

विवरण	विदे श नानी (समयों में)	तटीय (स्वयथें में)
पति सदा हुआ कटेनर		-
o' से अनाधिक सम्बाई	2524	1514
0' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
0" से अधिक लम्बाई	5048	3029
ति आर्सीसी कंटेनर		
o' से अनाधिक लम्बाई	2524	· 1514
o' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
o" से अधिक लम्बाई	5048	3029
ति स्नाली कंटेनर		
े से अनाधिक लम्बाई	2038	1223 -
)' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3057	1834
or से अधिक लम्बाई	4076	2446

ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड - सीएफएस पर परिवृहत और लिफ्ट्स

दिवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
o' से अनाधिक लम्बाई	698	898
0' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1347	1347
0" से अधिक लम्बाई	1796	1796
ति खाली कटेनर		
o' से अनाधिक लम्बाई	898	898
0' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1347	1347
o" से अधिक लम्बाई	1796	1796

य. यार्ब से रेल / रेल से यार्ड केवल आईसीडी के लिए

दिवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	त्तटीय (स्त्रवयों में)
आईसीडी कंटेनर 20' से अनाधिक लम्बाई	1262	1262
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1893	1993
40" से अधिक लम्बाई	2524	2524

घ. यार्ड से टूक/टूक से यहर्ड

विवरण	विदेश-गामी (ऋपर्यों में)	तटीय (क्र प्यों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	396	388
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	582	582
40" से अधिक लम्बाई	776	776
खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	388	388
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	582	582
40" से अधिक लम्बाई	776	776

टिपाणीः सामान्य कंटेनर साधारण प्रकार के कंटेनर है, बाद में उत्तिखित किसी विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।

स्रंड-2 समी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार

• विदरण	विदेश-गामी (क्तपर्यो में)	तटीय (रूपयों में)
तदा हुआ कटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2912	1747
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4368	2621
40" से अधिक लम्बाई	5824	3494
प्रति खाली कंटेनर		İ
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	1514
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	2272
40" से अधिक लम्बाई	5048	3029

टिप्पणी:

- पौतांतरण कंटेनर वह है, जोकि एक जलयान से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित और अन्य पीत के मध्यम से परिवहन किया जाता है। सीएफएस, आईसीडी को मेजा गया अथवा स्थानीयतः सुपुर्दर्गी लिए गए पोतांतरण कंटेनर से स्थानीय कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
- 2. खंड 7 के अनुसार शट आंऊट प्रभार लागू होगा यदि -

(क). पोत नामांकन **रदला** जाता है; अथवा

(ख). यदि पोत नामांकन पूर्ववर्ती पोत के वर्थ किए जाने के पश्चात बाद के पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

खंड-3 समी जोखिमपूर्ण कंटेमर के लिए प्रमार

क. परतन क्रेन इस्तैभात करते हुए वार्व को जलवान

विकरण	विवेश नामी (क्षमवाँ में)	तहीय (क्षमधाँ में
<u>लदा हुआ कंटेनए</u> 20' से अनाधिक लम्बाई	MACE	1893
20' से अभिक और 40' तक सम्बाई	3155 4733	2539
40" से अधिक लम्बाई	6310	3788
आईसीकी कटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	3155	1883
20' से अधिक और 40' तक सम्बाई	4733	2839
40" से अधिक लम्पाई	6310	3786
पोतांतरण कटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	3640	2184
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5480	3276
40" से अधिक लम्बाई	7280	4368

ख यार्ड से सीएफएस - सीएकएस पर परिवान और निपादस

विवरण	विदेश-गामी (रूपयों में)	तदीय (समर्थी में)
तुदा हुआ कटेनर 20' से अनाधिक सम्बाई	971	971
20' से अधिक और 40' तक सम्बर्ध	1456	1456
40" से अधिक लम्बाई	1941	1941

न, यार्व से रेल केवल अर्डनीडी के लिए

विधरण	विदेश-मामी (रूपवाँ में)	तटीय (क्रमधी में)
<u>आईतीबै</u> 20' से अनाधिक लमाई	1456	1456
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	· 2184	2184
40" से अधिक लम्बाई	2912	2912

घ. वार्ड से ट्रक

विवरण	विदेश-नामी (ऋषयों में)	सटीब (सपर्यो में)
<u>लदा इक्षा</u> 20' से अमाधिक लम्बाई	485	485
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	728	720
40" से अधिक लम्बाई	971	971

श्रंह–₄ सभी अति आयामीय कार्मी कंटेनसे के जिए क्रमार

क, पत्तम क्रेन इस्तेमाल कस्ते हुए घालयान से आई

	विवरण	विदेश—गमी (क्रममी मे)	तटीय (कपवों में)
लदा <u>इका</u> 20' से अनाधिक लम्बाई 20' से अधिक और 40' तक सम्बाई 40" से अधिक लम्बाई		5047_ 7571 10094	3028 4542 8056

आईसीटी	. "	
20' से अनाधिक लम्बाई	5047	3028
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	7571	4542
40" से अधिक लम्बाई	10094	6056
पोतांतरण		
20' से अनाधिक लम्पाई	5047	3028
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	7571	4542
40" से अधिक लम्बाई	10094	6056
<u>चाली</u>		<u>-</u>
20' से अनाधिक लम्बाई	4077	2446
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	6115	3869
40" से अधिक लम्बाई	8153	4892

ख. यार्ड से सीएफएस - सीएफएस पर परिवहन और तिफ्ट्स

विसरण	विदेश—गामी	तटीय
	(रूपयों में)	(कपवाँ में)
लदा भुसा कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	1796	1796
20' से अधिक और 40' तक सम्बाई	2694	2694
40" से अधिक लम्बाई	3591	3591
खाली कटेनर	•	
20' से अनाधिक लम्बाई	1796	1 7 96
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2694	2694
40" से अधिक लम्बाई	3591	3591

ग. यार्ड से रेत केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश-गामी (क्रमयों में)	तटीय (रूपयों में)
आईसीडी		
20' से अनाधिक लम्बाई	2524	2524
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	3786
40" से अधिक लम्बाई	5048	5048
<u>षाती</u> २०' से अनाधिक लम्बाई		
	2524	2524
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3786	3786
40" से अधिक लम्बाई	5048	5048

घ. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेश—गामी (क्ष्मयोः में)	तटीय (रूपवॉ में)
<u>तदा हुआ</u> कंटेनर		-
20' से अनाधिक लम्बाई	777	777
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1165	1165
40" से अधिक लम्बाई	1553	1553
चाती कटेनर	·	
20' से अनाधिक लम्बाई	777	777
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1165	1165
40" से अधिक लम्बाई	1553	1553

संड ८ – पोतां के हैक्क्यर्स

हैयओधर खोलना और इसे बदलना (प्रभार प्रति हैथ्योवर) दर **बमेरिकी बॉलर वॅ** क. जब हैक्थोवर घाट पर रखा जाता है 77.50 स. हैक्थोवर को घाट पर विना रखे 31.04

संब ६ – एक्सीएल और मीठटा रेस्टोज

पोत के मीतर कंटेंनरों का स्थानांतरन (प्रति चालन)

क. हैच से हैच स्थानांतरण एकसीएल और मीठटा 40'

एकसीएल और मी०ट० 20

ख. खन्तक (७). एकसीएल और मीठट0 ४०' एकसीएल और मीठट0 २०' दर अमेरिकी खेंजर में

38.79 25.87

155.17

103.45

40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रकास का 200 प्रसिक्त होगा।

खंड 7 – शट आस्ट्रट/कंटेनरों का पुनः नामांकन

दर अमेरिकी बॉलर में

क. सटझाकट प्रभार एकसीएल और मी0ट0 40' एकसीएल और मी0ट0 20'

77.59 51.73

वर अमेरिकी खेंसर में

ख. अन्यत्र (क). एकसीएल और मीठट० ४० एकसीएल और मीठट० २०

2462 1695

हिप्पणीः शटआकट कंटेनर के मामले में, कंटेनर को निश्चल्क भंडारण अवधि कंड 9 के क्रम सं, 6 पर निर्धारित निश्चलक भंडारण अवधि के अनुसार कंटेनर के पहली बार प्राप्ति के समय से शटआकट होने तक दी जाएगी। यदि निश्चलक भंडारण अवधि पार हो जाती है तो मंडारण प्रमार लिफ्ट ऑन समय तक निश्चलक अवधि की समाप्ति के पश्चास परिगणित किए जाएंगे।

खंड ८ – प्रकीतन अनुवैक्षण और कनेवरान (प्रति ४ घंटे)

दर अमेरिकी सँजर में

एकसीएल और मीठट० 20' एकसीएल और मीठट० 40' 5.17 7.75

ट्रिप-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)

50.00

कंटेनरों की निकासी

एकसीएल और मी०ट० 20' एकसीएल और मी०ट० 40'

2.00 4.00

- टिप्पणीः 1. नाशी वस्तुओं को ढांने के लिए इस्तेमाल किया गया प्रशीतित कंटेनर, वांछित तापमान को अनाए स्खने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतन कंटेनर माना जाता है।
 - उपर्युक्त प्रशुक्क में पैरामीटर निर्धारण अधवा खराब प्रतीतनों की मरम्मत और रखरखाव त्रामिल नहीं है। प्रभार रेस्टो प्रशीतन कटेनमें पर भी लाग हैं।

- प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण, पौत के बोर्ड पर कनेक्शन और कनेक्शन हटाने संबंधी सेवाएं और कंटेनरों
- की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रवान की जाएंगी।
 4. 20' के लिए 31.04 अमेरिकी डॉलर और 40' के लिए 46.55 अमेरिकी डॉलर प्रति केलेंडर दिवस के अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीवन रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।

खंड 9 - विराम समय प्रमाए

कंटेनर मंडारम के लिए प्रमार

क्र.स	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग (अमेरिकी डॉलर में)			
		20' तम्बाई	20' से अधिक	40' सम्बाई	
		तक	और 40' लम्बाई वक	से अधिक	
1,	आयात-एफसीएल और एलसीएल		, , , , , , , , , , , , , , , , , , , 	i	
	0-3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	
	415 दिन	3.58	7.17	10.75	
	16-30 दिन	7.17	14.34	21.51	
	30 दिनों से अधिक	_14.34	28.68	43.02	
2	निर्यात-एफसीएल और एलसीएल				
	0-7 दिन	ी:शुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	
	8—15 दिन	3.15	6.31	9.46	
	16-30 दिन	6.31	12.62	18.93	
	30 दिनों से अधिक	12.62	25.24	37.87	
3.	निर्यात / आयात – खाली कंटेनर	<u> </u>			
	प्रथम 15 दिन	3.58	7.16	10.75	
	16-30 दिन	7.17	14.34	21.51	
	30 दिनों से अधिक	14.34	29.6B	43.02	
 \$.	आईसीडी-आवात और निर्यात-लवे हुए और खाली (रेल द्वारा संचितित)		1 25.02	70,02	
	प्रथम ७ दिन	नि:सुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	
	8-15 दिन	1.57	3.14	4.71	
	16-30 दिन	3.14	6.29	9.43	
	31-45 दिन	6.31	12.82	18.93	
	उसके पश्चात	12.62	25.24	37.86	
<u></u>	पोतांतरण – सदे हुए	1	1	01.100	
	प्रथम ७ दिन	নি:যুক্ক	नि शुत्क	निःशुल्क	
	8-45 दिन	3.58	7.17	10.75	
	उसके पश्चात	7.17	14,34	21.01	
В,	पोर्तातरम — खाली				
	प्रथम 15 दिन	3.58	7.17	10.75	
	18-30 दिन	7.17	14.34	21.51	
	30 दिनों से अधिक	14.34	28.68	43.02	
7.	राटबाकट – लदे हुए और खाली	1		1	
	प्रथम 15 दिन	3.58	7.17	10.75	
	16-30 दिन	7.17	14.34	21.51 %	
	30 दिनों से अधिक	14,34	28.68	43.02	
3.	स्थानीय सुपुर्देशी के सिए स्थिति का बदलना		2,000	TENNE	
	प्रथम 3 दिन	नि:सुल्क	नि:शुल्क	निःशुल्क	
	4-15 दिन	3.58	7.17	10.75	
	16-30 दिन	7.17	14,34	21.51	
	30 दिनों से अधिक	14.34	28.68	43.02	

1. कंटेनर के लिए भंडारण अविद्य उत्तराई के दिन के अपने दिन से कंटेनर की अदाई/सुपूर्वर्गी/हटाने के दिन तक परिगणित की जाएगी।

 पोतांतरण कंटेनर जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एससीएल/अाईसीकी में बदल जाता है, रिकामती पंहारण प्रभार खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंबारण प्रमार प्रासंगिक आयात कंटेनरों के भंदारण प्रश्नुतक के बरावर क्सूल किए जाएंगे।

3. आईसीडी कंटेनर के मामले में, यदि दस्तावेज कंटेनरों की उत्तराई की तापीख के 48 घंटों के भीतर जमा किए जाते हैं, रेल पर कंटेनर लदाई के लिए 7 निःशुल्क दिवसों की मंद्यरण अविध लागू होगी। सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित भाकी निःशुल्क मंद्रारण अविध लागू होगी।

सामान्य आयात कंटेनर बाद में रेल को प्रेक्ण के प्रकार के बदलते हुए केवल सामान्य आवात कंटेनरों पर लागू किशुल्क

ं अवधि मिलेगी।

 शटआऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के बन्द होने के दिन के अगले दिन से नौमरण /सुपुर्वणी के दिन तक परिगणित की जाएगी।

अधिक ऊँचे और अति आयामीय कटेनशें पर सामान्य लागू प्रमारों का तीन गुना लगेगा।

जोखिमपूर्ण कटेनरों के लिए, मंखारण प्रभार यथा उपर्युक्त तत्संबंधी स्लैब के अधीन 25 प्रतिशत अधिक होगी।

 उपयोक्ताओं को उस अवधि के दौरान के लिए मंद्रारण प्रमार अदा नहीं करने होंगे जब एनएसआईसीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कटेनरों की सुपूर्वर्गी / स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।

9. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों /पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर मंद्वारण प्रमार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:

(i). परेविती परित्याग-पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।

- (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट / एमएलओ भी इस सर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
- (iii). लाइन कंटेनर की संस्था कार्गों के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे यत्तन परिसर से इटाने के लिए सुरू करेगा;

(iv). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गों और कंटेनर पर प्रोद्भृत सभी पत्तन प्रकार अदा करेगा।

- (v). कंटेनर एजेंट / एमएसओ ज़करी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन सैधा खाली करने की तस्यत वहन करेगा। विनिर्देश्ट अवधि के मीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असकतात के मामले में, कंटेनर पर मेंखरण प्रभार तक तक वसूत किया जाना जारी रखा आएगा जब तक कार्गों को खाली करने के लिए शिथिंग आइनी द्वारा सभी जन्नरी कार्रवाईयां नहीं की जाती है।
- (vi). जहां कटेनर सीमाशुक्क प्राध्यिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जबा किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अविध के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, मंद्रारण प्रभार कार्यों को छोड़े जाने के सीमाशुक्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्त लाइनों को जरूरी औरचारिकताएं देखनी हॉगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जरूर किए गए कटेनरों को लाइनों/परेषिदी द्वारा प्रतान परिसर से सीमाशुक्क बंधित क्षेत्र में इटाना होगा और उस मामले में मंडारण प्रभार ऐसे इटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

् सह 10 - एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच पोतांतरण कंटनरों के अंतर टर्निनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रकर।

जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेक्सें के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया और प्रभार

- (i). पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रकल्तन के लिए प्रक्रिया:
 - क. जेएनपीटी पर उतारे गए और एनएसआईसीटी में लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपी टीटी द्वारा परिवहन किया जाएगा; और, जेएनपी आरटीजीसी इन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी वार्ड में उतारेगा।
 - ख. समानतः, एनएसआईसोटी पर उतारे गए और जेएनपीटी पर लादे जाने के लिए ग्रंब टीपी कंटेनरों को जेएनपीटी के सीवाई 31 में अपने आएटीजीसी और टीटी का इस्तेमाल करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उत्पन्न जाएगा।

(ii), ... टीपी कंटेन्सें के प्रहस्तन के लिए प्रमारः

 क. यदि कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा-जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रमार निम्नवत होंगे.—

(i). जेएनपीटी दरमान के अनुसार पोतांतरण कट्टेनर प्रहस्तन प्रमारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा साइन से वसूल किया जाएगा।

- (ii). उसी कटेनर के लिए, एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रमारी का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रू० 1575/-- (20' के लिए) अथवा रू० 2363/- (40' के लिए) का प्रभार भी वसूल करेगा।
- ख. यदि कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टॉर्मेन्स पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत होंगे:—
 - (i). एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार लाइन से पौतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत दस्स करेगा।
 - (ii). उसी कंटेनर के लिए, जेएनपीटी टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए भी प्रभार वसूल करेगा।

खंड 11 -- विविध प्रमार

क्रसं.	. विवरम	दर प्रति कटे-	र (रूपर्यों में)
	·	20' लम्बाई से अनाधिक	20' सम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक
(i).	सील लगाना और उतारना	200	200
(ii).	सीमाशुल्क जाँच के लिए, पूर्व व्यवस्था द्वारा, विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों का चट्टा लगाने के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	200	300
(16).	सीमाशुल्क जाँच अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्पिनल के भीतर स्थानांतरण और उपयोक्ता के साथ पूर्व व्यवस्था के साथ सुपुर्दर्शी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती तदाई	1875	2813
(iv).	पीओडी प्रभार	2482	3723
(v).	रेल से सड़क अथवा विलोमतः कटेनर की स्थिति का बदलना	2462	3723
(vi).	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना / उतारना (प्रति कंटेनर)	200	200
(vii).	एक दश्वाजा खोलना प्रभार प्रति कटेनर	1000	1000
(viii).	दस्तावेज़ों का रददीकरण – प्रति ईआईआर	100	. 100
(ix).	जोखिमपूर्ण कटेनरों की अ-घोषणा/गलत घोषणा	3000	3000
(x).	ऑन-व्हील सीमाशुक्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	600	800
(xi).	सपयोक्ता की चूक के कारण पोत का अधिक समय तक रूकना – दर प्रति घंटा	100000	100000
(xii).	इसेक्ट्रोनिक प्रक्रिया के मध्यम से गेट पर कंटेनरों की सर्वेक्षण रिपोर्ट/फोटो भेजना प्रति कंटेनर	400	400

टिप्पणियाँ

- जब ईआईआर ग्राहकों के अनुरोध पर रदद किया जाता है तब रददीकरण प्रभार लागू होता है।
- 'एक दरवाजा खोलना' प्रमार कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है जिसके लिए कंवल एक दरवाजा खुला रखना होता है (उदाहरणत प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा टर्मिनल द्वारा की जाती है।
- 3. "सील लगाना"। टर्मिनल पर रेल/सङ्क/समुद्ध हारा बिना ही बॉटल सील के पहुँचने वाले प्रत्येक कटेनर पर इसके प्रवेश की अनुमति देने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। यह शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों की सूची जिसपर टर्मिनल झारा सील लगाई जाती है, लाइनों को बताई जाएगी। सील प्रभार सीलों को हटाने के लिए भी लागू होंगे।
- 4. 'जोखिमपूर्ण स्टिकर लगानां/ उतारना'! केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर जोखिमपूर्ण कार्णो वहन करने वाले कंटेनर पर लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-जोखिमपूर्ण कार्णो वहन करने वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों में से किसी भी मामले में ग्राहक को उक्त गतिविधि करने के लिए एनएसआईसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।
- 5. ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण। कंटेनर का ऑन-व्हील निरीक्षण, ग्राहक के अनुरोध पर, केवल नामांकित बिन्दु पर ही स्वीकार्य होगा। कंटेनर दरवाज़े केवल सीमाशुल्क पर्यवेक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल परिसर के मीतर भरण/खाली करने, आंशिक तौर पर भी, की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- ह. जोखिमपूर्ण कंटेनर की अद्योषणा/गलत घोषणा। प्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गों की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और एनएसआईसीटी को प्रासंगिक जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। उपर्युक्त प्रभार केवल कंटेनर की जोखिमपूर्ण प्रकृति की अद्योषणा/गलत घोषणा के लिए हैं। तथापि, अद्योषणा अथवा गलत घोषणा के कारण प्रकट होने वाले परिणामों संबंधी देथताएँ और लागत ग्राहकों के लेखा पर होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 29th September, 2008

No. TAMP/14/2008-NS/CT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited for review of its tariff as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/14/2008-NSICT

The Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited ORDER

....Applicant

(Passed on this 19th day of September, 2008)

This case relates to a proposal received from Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICT) for review of its tariff.

- 2.1. The tariff at the NSICT fixed in November 2000 fell due for a review in November 2002 following the two year tariff validity cycle then adopted. Since NSICT did not file any proposal for review of its tariff suo motor proceedings were initiated to reset the tariff at NSICT. This Authority for the reasons recorded and subject to the conditions specified in its Order dated 22 July 2005 had effected a reduction of about 13% in the then prevailing rates at NSICT. Since the entire cost of royalty was allowed as pass through in November 2000 Order, the same position was maintained in the suo motor review undertaken in July 2005.
- 2.2. On an advice rendered by the Ministry of Shipping, Road transport and Highways (MSRTH) about the decision of this Authority regarding the entire royalty allowed as pass through, another review of NSICT tariff was carried out in March 2006 with reference to royalty expenses and this Authority passed an Order on 7 March 2006. Vide the said Order, a further reduction of 12% of the earlier tariff was effected.
- 3. The validity of the revised tariff of NSICT was prescribed for 3 years from the date of notification of the Order dated 22 July 2005. Since the Order dated 22 July 2005 was notified in the Gazette of India on 4 August 2005, the validity of the NSICT tariff expired on 3 August 2008.
- 4.1. With reference to the proposal in reference, the NSICT has stated the following:
 - (i) Article 14 of the Concession Agreement (CA) between NSICT and JNPT allows the Licensee (NSICT) to request amendments to the terms of Agreement, if there is change in the Law after the data of the CA. In this regard, the CA defines the terms "Law", "Government Authority", "Change in Law", "Relief under Change in Law".
 - (ii). The TAMP is a governmental Authority in terms of the Concession Agreement. The action of TAMP to disallow part of royalty as cost, qualifies to be treated as change of law under Article 14.2 of the Concession Agreement.
 - (iii). NSICT has no option but to seak relief under Article 14.3 Change in Law as the downward tariff revisions by TAMP has substantially and adversely affected its rights to earn a reasonable return.
- 4.2. The other main points made by NSICT in its proposal dated 24 March 2008 are summarized below:
 - (i). NSICT has set new benchmarks in terms of productivity and optimum utilization of port assets, which has helped the government to establish new benchmark for all future port concessions in India.
 - (ii). At the time of signing the concession, there was no defined policy about fixation of tariff for container handling. TAMP allowed royalty completely vide their Order of December 1998, November 2000 and suc motu review of August 2005, which was done under the revised guidelines of March 31, 2005. In terms of Clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines notified on 31 March 2005, tariff fixation has to be in a

manner to ensure that there is no likely loss to the operator on account of revenue share / royalty not taken into account. This 16% ROCE needs to be protected at all times in BOT cases where the bidding process was finalized before July 2003. Suo motu review in April 2006 of the suo motu order of August 2005 did not allow full royalty as costs in determining the tariff. By this action NSICT has had to bear the disallowance from its allowed return, which has led to loss.

- (iii). During 2000 to 2007, NSICT managed to continue and improve the operations backed by consistent increase in volumes. JNPT has benefited greatly from the additional volume handled by NSICT and has earned additional royalties and vessel related starges.
- (iv). With the existing infrastructure of 600 Meters of quay line and 28 Hectares of yard, NSICT has managed to handle volumes of 1.47 Million TEUs (which is more than double the original designed capacity) and is one of the largest volume handled per meter of quay line in the world.
- (v). Further scope of minimizing the costs through Increase in volumes/ increasing efficiency do not remain, as NSICT is now operating in excess of its capacity.
- (vi). The royalty contracted by NSICT was on the premise that this will be a pass through and appropriate tariff adjustments will protect NSICT's interest: However, as per clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines, in those BOT cases where bidding process was finalized before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty / revenue sharing as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty / revenue share not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. This change in regulations will impact the costs structure as under:

Month & Year	Royalty per TEU	As % of existing revenue
July 2008	1,542	S5%
July 2009	1,960	70%
July 2010	2,086	75%

- (vii). The current tariff review is based on the audited accounts of past three years viz. 2005 to 2007 and projections for the next three years viz., 2008 to 2010.
- (viii). The salient features and base assumptions of the tariff review are as follows:
 - (a). The tariff is to be revised effective 1st July 2008 based on submission of data post 1st January 2005.
 - (b). 100% royalty is considered as cost for the entire period 2005-2010 based on prevailing regulations at the time of submissions of bid and upto 31 March 2005.
 - (c). Return on capital is considered in line with existing guidelines dated 31 March 2005
 - (d). No edjustment for excess profits prior to 2005 is made since there was no concept of excess return / computation of efficiency gains at the time of submission of bids and up to 31 March 2005.
 - (e). (i). JNPT has handled 1.999 million TEUs, 1.260 Million TEUs and 1:148 Million TEUs in 2005, 2006 and 2007 respectively. Based on the highest volume of 1.260 Million TEUs handled by JNPT in 2006, from 680 meters quay line, optimum volume, which can be handled by NSICT from 600 meters, is 1.1 Million TEUs.

- (ii). Based on the guidelines for PPP Projects, the optimal capacity of NSICT works out to 1.1 million TEUs. In view of this, the contribution earned by NSICT in excess of 1.10 million TEUs for the years 2005 to 2008 are on account of efficiency of NSICT and the gains accrued to NSICT on account of such efficiency should be allowed to be retained by NSICT. The computation of efficiency gains is based on contribution (Revenue -- Variable cost) for volumes handled in excess of 1.10 Million TEUs during 2005 to 2007.
- (f) The port / Government is 100% beneficiary of the royalty due on the volumes in excess of 1.10 Million handled by NSICT.
- (g). Future annual volumes are considered at 1.10 million TEUs, which is the optimum capacity as established under the revised PPP tariff guidelines.
- 5.1. NSICT has proposed an across the board increase of 46% over the existing level of tariff.

The financial position at the existing tariff level as reflected in the Cost statements furnished by NSICT are as follows:

Year		g income Lakhe)		rs(+) / Deficit (-) in Laithe)	as % of t	(+)/ Deficit (-) Operating ome
	Existing Rates	Proposed Rates	Existing Flates	Proposed Rates	Existing Rates	Proposed *
2008	30351.58	43101.51	(8499.38)	4260.80	-28.00%	9.86%
2009	30351.98	43101.94	(13201.42)	(451,47)	-43,49%	-1.05%
2010	30352.41	43102.37	(5887.52)	(3137.56)	-62.34%	-7.28% -
				Average %	-41.28%	0.51%

- 5.2. In the proposed draft Scale of Rates, the NSICT has introduced a separate Section for definitions and general terms and conditions. It has also introduced a new Section for prescribing charges for miscellaneous services like fixing/ removal of seal, charges for shifting within the terminal for custom inspection, charges for overstay of vessel due to users fault, etc.
- 6. In accordance with the condultative procedure prescribed, a copy of the NSICT proposal was forwarded to the concerned user organisations for their comments. At the request of the NSICT, the annual accounts for the previous years submitted alongwith the proposal, was not forwarded to the users. However, the annual accounts were referred to during the internal scrutiny of the proposal. The comments received from the JNPT and some of the users were sent to NSICT as feedback information. The NSICT has furnished its comments on the semments of the users.
- The NSICT vide its letter dated 22 May 2008 has made the following submissions:
 - (i). NSICT has requested in its proposal the Authority which is the governing Authority in terms of the Concession Agreement to review its action of disallowing part of royally as cost.
 - (ii). The Minutes of the Court Order dated 5 May 2006 indicate the NSICT desire to approach the Ministry for consideration of the royalties paid by them to JNPT. The Authority has been vested with powers under the MPT Act for determination of tariff, it has also notified guidelines for tariff regulation from time to time.
 - (iii). The Authority is requested to review the position arising from our teriff application and its Order of April 2006 which had a detrimental effect and hardship to NSICT from a 'Change of Law'

8. On a preliminary scrutiny of the proposal it is found that additional information and clarification are required from NSICT on various points. We have sought additional information/ clarifications from NSICT. The NSICT has responded vide its letters dated 4 July 2008, 8 July 2008 and 29 July 2008. The additional information/ clarifications sought by us and the response of NSICT are summarized and tabulated below:

Sr. No	information/ clarification sought by us	Response of NSICT
(A)	General;	
(1)	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The NSICT has stated that it has set new benchmarks for productivity. NSICT to indicate benchmark levels of productivity, which should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items.	The benchmark level of productivity considered by NSICT in the proposed SOR is 20 moves per hour, as committed in the LA.
(ii).	NSICT has stated that its pricing strategy is performance based apart from cost based. NSICT to bring out the impact of the anticipated improvement in performance on the unit price.	The tariff application is based on the cost plus approach as specified in the March 2005 guidelines. NSICT intends to use the pricing strategy of performance based contracts with its customers as specified in Clause 5.9 of the March 2005 guidelines.
(iii).	NSICT to furnish the actual traffic and income / expenditure for the period January 2008 – June 2008 in the prescribed format for the cost statement. The estimates for the remaining period of 2008 may be adjusted accordingly with corresponding changes in the estimates for the succeeding years.	NSICT has achieved a volume of 762142 TEUs during the period January 2008 to June 2008. The cost estimates for the full year are in line with the details submitted by NSICT in its tariff proposal.
(iv).	NSIGT to furnish a copy of audited accounts for year 2007.	NSICT has furnished a copy of audited accounts for the year 2007.
(Y).	The cost statements considered in the Order dated 7 November 2000, 22 July 2005 and 7 March 2008 are on financial year basis. The cost statements furnished now by NSICT for review of its tariff are on calendar year basis. The NSICT to furnish atternate set of cost statements on financial year basis for the years 2000-01 to 2010-11.	As per the general instructions in the tariff revision format prescribed by the Authority, while filing the tariff proposal, the yearly details should pertain to the accounting year followed by the respective terminal i.e. April to March or January to December or as the case may be. Based on the above, NSICT has adopted calendar year as a period of reviewing data. NSICT's statutory year end as per the Companies Act is December ever since it commenced its commercial operations.
(B).	Financial / Cost position of NSICT from the year 2000 to 2004.	
(i).	In the Order dated 22 July 2005, an estimated additional surplus of Rs.473.44 Crores after admissible cost and permissible return was assessed to have accrued to the NSICT during the years 2000-01 to 2004-05. 50% of Rs.473.42 Crores is required to be set	The reasons for not adjusting the surplus of the previous years is summarized below: (i). The retained earnings arise from over utilisation/ excess utilisation of capacity, which has been done to facilitate and accommodate trade growth. The 50% adjustment as per Clause 2.1.3 has a disincentive to the operator to increase his asset

off during a period of five years from 2005-06 to 2009-10 as stipulated in paragraph No. 10 (xil) of Order dated 22 July 2005. The NSICT has not adjusted the additional surplus accrued to it prior to the year 2005 on the ground that there was no concept of excess return prior to 31 March 2005.

60% of the estimated additional surplus of Rs.473.44 Crores estimated to have accrued to the NSICT during the period 2000-01 to 2004-05 was considered for adjustment in the revised tariff in accordance with Clause 2.13 of the revised tariff guidelines.

An amount of Rs.142 Crores has been set off in the cost statements for the years 2005-06 to 2007-08 in the tariff Order dated 22 July 2005. The NSICT has not considered the balance amount of around Rs. 95 Crores, subject to actuals, for set off during the year 2008-09 to 2008-10.

(ii). NSICT to note that the estimated additional surplus of Rs.473.42 Crores does not take into account the benefit continued to accrue to the NSICT from April 2005 till the implementation of the Order dated 22 July 2005 (3 September 2005). In this regard, paragraph No. 10(xli) of Order dated 22 July 2005 may be referred to.

As per Clause 2.8.1, of the revised tariff guidelines, in those cases where the bidding process was finalized before 29 July 2003, rayalty / revenue share payable by the private operator to the landlord port is allowed as an admissible cost for tariff computations subject to maximum of the next highest bidder. The LA entered into between NSICT and JNPT was signed on 3" July 1997. The royalty amount payable by NSICT is to be taken at the level of 69.50% for the purpose of tariff computations. in this regard, paragraph 15 and 18 of the tariff Order dated 7 March 2006 may be referred to. Considering the royalty payment upto the quote of the second highest hidder, the actual additional surplus may be worked out for the years 2005 to 2007 which may be set off in the next tariff cycle commencing from the year 2008 as stipulated in paragraph No. 10(xvi) of the tartif Order dated 22. July 2005.

utilication.

(ii). If NSICT were to operate at the assessed capacity, then the trade would pay Rs.5000/- per TEU resulting in an excess outflow by trade of Rs.135 crores per annum and would have also limited the ability to increase the EXIM trade. The government has benefited from the revenue through increase in commerce, vessel related charges, royalty payment and growth in EXIM business. Shipping lines have also been benefited by deployment of larger vessels with lower scale of economy, faster turn around time etc. Though every one has benefited from NSICT's over utilisation, NSICT has been penalized through adjustment of gains from over utilisation. This cannot be said to be a fair position.

(iii). Clause 2.4.1 also deal with retention of gains, cost reduction and not with retention of gains from over utilisation of capacity.

(iv). The adjustment of retained earnings is not in line with the bid conditions or with tariff setting process followed during the bid submissions.

(v). NSICT should be allowed to retain the complete gains from over utilisation of capacity. Moreover, there is no prohibition in the guidelines from NSICT retaining the same.

The rationale for not abjusting the surplus is given above.

(i) There is no dissent that royalty is a cont. It was only because of the royalty, that NSICT was given right to construct and operate the facility. The bid conditions did not disallow inclusion of royalty in computation of tariff. Even the current allowance of 2nd highest royalty is not line with bid conditions. TAMP in all its Orders except the March 2006 Order have allowed complete royalty in computation of tariff.

(ii) A comparison of the royalties between NSICT and 2rd highest bidder is as below.

Particulars	MBICT	2" highest bidder
NPV of royalty quoted (Re. In crores)	312.00	225.00
Volume guarenteed (in Million TEUs)	15,25	[
Total Royalty (Rs. in crores)	4039.00	4345.00
Average royalty per TEU (Rs.)	2601.00	2617.00

(iii). As per the Ministry's Order no. PR/14019/C/2002-PG has clearly stated that the position of royalty being not factored in, is to be clearly indicated in the bid documents, while inviting bids. No conditions regarding disallowance of full or

	The NSICT to furnish revised cost statements for the years 2005 to 2010 reckoning with the position brought out	part royalty was there in the JNPT's invitation of blds.
	above	(iv). Clause 2.8.1 of the guidelines goes against the basic tenets of the bid conditions and results in change of law. This adversely affects NSICT's right to operate the facility. As per the said guideline, royalty will be taken into account as a cost in order to avoid likely loss to the operator. By disallowing part of royalty, loss does occur. Hence if loss arises, full royalty is to be allowed. (v). It may be incorrect to use the NPV of the cash flow to the port over the licence period for determination of quantum of royalty paid. Such a method results in a loss to the operator.
		(vi). As per Clause 2.8.1, royalty shall be subject to maximum amount quoted by the next lowest bidder. The amount quoted by the next lowest bidder over the ilcence period was Rs.4345 crores as against Rs.4039 crores by NSICT. The average royalty per TEU of the next lowest bidder works out to Rs.2617/- as against Rs.2601/- of NSICT. Hence full royalty paid by NSICT must be allowed. There can be no other interpretation of the said guideline and hence the position with regard to royalty adopted by TAMP in March 2008 cannot be adopted.
(iv).	The NSICT to furnish the cost statements for the years 2000 to 2004 based on actuals along with audited annual accounts for the respective years.	Clause 3.1.1. of the guidelines require that the tariff fixation proposals be formulated in accordance with the guidelines and in formats prescribed by TAMP. Accordingly, NSICT has submitted the proposal in the prescribed format. (NSICT has furnished the audited accounts for the year ending December 2000 to December 2004.)
(v).	Estimated Technical Services Fee (TSF) was admitted as an item of cost for the years 2005-06 to 2007-08 in the suo motu tariff Order of 2005 on the presumption that the NSICT will be in a position to furnish the relevant Income Tax assessment Order to establish "arms length relationship" of the TSF payment made to its promoter company. Paragraph No. 10(x) of Order dated 22 July 2005 may be referred to in this regard. Therefore, the NSICT may furnish the relevant iT assessment order to establish "arms length relationship" of the TSF payments made to the promoter company for the years 2005, 2008 and 2007.	TSA fee paid is allowed by the Income Tax Officer while computing the Income tax liability for the Assessment Year 2002-03. A copy of the assessment Order is furnished. Final assessment for subsequent years is not complete. Returns filed justifying arms length relationship are attached.
(C).	Comparison of actuals vis-à-vis	
	Clause 2.13 of the revised tariff guidelines requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period. Flowing from this guideline, the private	Prior to the March 2005 guidelines, there were no norms for adjustment of surplus. Hence this is not applicable. Also, a plain reading of clause 2.13 of the guidelines show that the actual physical and financial performance can be reviewed if the projections were

terminal operators are required to furnish the requisite details in the prescribed format. The NSICT to furnish the requisite details in the prescribed format (Form = 7).

relied upon at time of fixing the prevailing tariff. Since the last revision was by Order of November 2000 and covered a period upto March 2002, TAMP has not relied upon projections after March 2002 and hence no adjustment can be made.

Since no tariff projection was done for this period, NSICT has not prepared the said statement and provided the actual figures.

Also, the said guideline is not applicable, as the gains arise on account of over utilisation of capacity.

Financial / Cost Statements:

The aggregate of operating income and other income furnished by NSICT in its Cost statement for the years 2005 to 2007 do not match with the income figures reflected in the Annual Accounts of the respective years. The operating income shown in the Cost statements is on a lower side as compared to the Annual Accounts. The NSICT to reconcile the difference and furnish a reconciliation statement in this regard.

(The NStCT has furnished the Reconciliation statement for the years 2005 to 2007. The difference in operating income is mainly on account of exclusion of Interest income by NSICT in its cost statements.)

The operating cost including overheads furnished in the Cost statement for the years 2005 to 2007 do not match with the expenditure figures reflected in the Annual Accounts of the sald years. The NSICT to reconcile the difference and furnish a reconciliation statement.

The NSICT has furnished the Reconciliation statement for the years 2005 to 2007. The difference in operating cost is mainly on account of exclusion of interest & finance charges by NSICT in its cost statements.

Capacity: The optimum capacity of 11.00 lakh TEUs worked out by the NSICT appears to be based on the volume reportedly achieved by the adjacent container terminal of the JNPT for the year 2006. The NSICT has also drawn a reference to the upfront tariff setting guidelines for PPP Projects at the major ports in support of its approach adopted in determination of the optimum capacity. In term of Clause 1.3.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports notified by this Authority in February 2008 in compliance of the policy direction issued by the Government of India, upfront tariff setting guidelines are not applicable to the existing private terminals.

The capacity of the adjacent terminal may not be a reference point to determine the capacity of the NSICT.

TAMP in its general revision Order of JNPT (2006) and GTIPL (2005) decided capacity for the said terminals at 15.40 laikh TEUs and 13.30 laikh TEUs. The quay length and yard area of JNPT, GTIPL and NSICT are given below:

	JANFT	GTIPL	NSICT
Quay Length (metres)	1125	712	600
Yard area (hectares)	. 55	40	26
Capacity (lakh TEUs)	15.40	13.30	11.00
Utilisation	64.00%	83.17%	100%

Guideline 2.9.10 categorically states that the method of determining the designed capacity of Ports will be standardized. This has been done through the 2008 guidelines, where the normative cost committee has determined the optimal capacity of the terminal based on its physical parameters. TAMP cannot apply different parameters for calculation of optimal/ design capacity of a facility.

It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 by considering the actual throughput handled by NSICT as its capacity. The Authority has followed such an approach in its earlier Orders of NSICT, JNPT and GTIPL If such an interpretation was followed, then the actual throughput would equal to capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would be infructuous.

Based on the precedent Orders of TAMP and the Optimal Capacity model, the quay capacity for

NSICT works out to 11.90 lakh TEUs and yard capacity works out to 10.20 lakh TEUs. The lower among the two (10.20 lakh TEUs) needs to be adopted. Yet, NSICT has adopted 11 lakh TEUs as its optimal capacity. ίν). Traffic: Guideline 2.9.10 categorically states that the method Though the NSICT has handled around of determining the designed capacity of Ports will be 14.72 lakh TEUs during the year 2007, standardized. This has been done through the 2008 it has estimated the traffic at 11 lakh guidelines, where the normative cost committee has TEUs each for the years 2008 to 2010 determined the optimal capacity of the terminal on the ground that the capacity of the based on its physical parameters. TAMP cannot terminal is around 11 lakh TEUs. But, apply different parameters for calculation of optimal/ the traffic projections should be in design capacity of a facility. accordance with stipulation made in It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 Clause 2.5.1. of the revised tariff by considering the actual throughput handled by guidelines. The NSICT to review the NSICT as its capacity. The Authority has followed traffic forecast for the years 2008 to such an approach in its earlier Orders of NSICT. 2010 in line with the tariff guideline and JNPT and GTIPL. If such an interpretation was furnish the reviewed traffic forecast followed, then the actual throughput would equal to with basis. capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would be infructuous. Based on above, where capacity as per norms. is lower than traffic estimates, capacity is considered. as volum<u>ė projections.</u> Operating Income: (a). Note 3 to Form 2B of the tariff fiting The Form 2B gives details of revenue earned for forms prescribed for private terminals each category of containers. Since the tariff for the requires the operator to provide years 2005, 2006 and 2007 were different, the detailed computation of income with amount cannot be correlated directly with Form 2A. reference to the estimated traffic. relating to traffic. However, no such computation has been furnished by NSICT, NSICT to furnish detailed computation of income with reference to the estimated revised traffic and the existing Scale of Rates as well as the proposed Scale of Rates for all the years under consideration. (b). This Authority vide Order dated 28 The income earned from the ITRHO for the year June 2007 approved the proposal of 2007 is Rs.14.74 crores. Based on the same trend, JNPT to levy an additional amount of income is already considered under miscallaneous Rs. 400 per TEU with retrospective income for the years 2008 to 2010. effect from 15 February 2007 towards Since the existing ITRHO arrangement puts Inter Terminal Rail Handling Operation additional burden on all ICD containers for accommodating the rail operators, NSICT has (ITRHO) of ICD containers moved by rail at the terminals of JNPT, including prescribed a shift charge (point (5) in Section 11 -NSICT. In the absence of break-up of Miscellaneous Charges) to be applied for all boxes income estimations furnished by the handled on mixed trains received at NSICT. NSICT, it is not clear whether the If the Authority decides to continue with the income arising out of ITRHO has been present arrangement, it is requested that ITRHO considered in the actual income for the charges be prescribed by TAMP in the NSICT SOR. year 2007 and in the estimates for the with the increase based on the current NStCT subsequent period. It is also observed proposal. that the NSICT has not included levy of iTRHO in the proposed draft Scale of Rates. NSICT to furnish this additional income accrued to the

NSICT for the year 2007 and the estimates for the subsequent period.

		'				
	Necessary provision to be included in the draft Scale of Rates.			· · · · ·		
	(c). The NSICT proposal does not explicitly state the exchange rate adopted by it for estimation of income arising from the dollar denominated tariff. The NSICT is requested to furnish the exchange rate adopted by it				ed is Rs.40.34 per l able for storage/ re	
	to estimate the operating income.		 			
	(d) Apart from the general increase in rate proposed, the NSICT has also proposed introduction of some new services. The year wise income estimated to arise from the new services may be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with basis of estimation of income.		ng out of	f the mid	statement showing scellaneous services	
	(e). NSICT may furnish a note	(The NSICT	has furn	ished a	statement showing	the
	containing a detailed dwell time analysis with reference to the data furnished by it in Form 2 - B.	monthly dwe	all time In the ye verage o	for the ars 200 Swell tim	e ICD, tocal and 6, 2007 and upto J e for the ICD, local	TP lune
			2006	2007		
		ICD - Import	5.0	3.3	4.9	
		- Export	5.4	5.0	4.9	
		Local			-	{
		- Import	1.6	1.3	1.7	
		- Export	3.8	3.9	4.1	
		TP	3.8	5.3	4.3	
i						- 1
Adl .	Casarina Cash					\dashv
(vi).	Operating Cost: (a) Operating and Direct Labour: The average cost per employee for the year 2008 is estimated to increase by around 9% as compared to the relevant figure for the year 2007. The estimated increase in average cost per employee for the year 2008 over the year 2007 to be justified. A detailed working for estimations of operating & direct labour cost for all the years under consideration to be furnished.	expired in Ma a period of 4 of 20% during next 3 years, expecting a settlement. The increase the inflation is the present in outflow is in	years, I years, I y the 1st For the higher cover the factor aj increasing likely to	8. During NSICT is year an e currer outgo ne 3-yea policable ig trend o incres	the Union in 2004 g the fast settlement ad agreed to a revisit 4.4.5% each during it settlement, NSIC in the first year or period is in line to in April 2008. Due in inflation, the acase significantly, make any adjustment	t for sion the T is of with e to stual The
	•	the proposed	estimate has fun	es. nished v	vorkings for calcula	
	(b). Maintenance Labour: (i). The estimated increase in average cost per employee of around 7% each during the years 2008 to 2010 as compared to the respective previous years to be justified. A detailed working for the estimated maintenance labour cost for all the years under consideration to be furnished.	Incase of E significant en likely to get n	ingineeri iployee : eplacem	ing Stat turnover ent at a	if, there has been during 2007, NSIC marginally higher w sent wage rate. He	Tis age
	(ii). The NSICT has estimated an				d. The increase in h	

increase in the number of employees during the year 2008 as compared to the year 2007. The increase in the number of employees to be justified when the NSICT has drawn up its cost statements for a reduced traffic level for the year 2008 as compared to the year 2007.

count over 2007 has been considered for filling vacancies. In view of present increasing trent in inflation, the actual outflow is likely to increase significantly. The Authority is requested to not make any adjustment to the proposed estimates.

- (c). Equipment running cost:
- (i). The reason for around 8% increase in the per TEU consumption of electricity estimated for the year 2008 as compared to the actual electricity consumption for the year 2007 to be clarified.
- (ii). The NSICT has applied an escalation factor of around 5% to arrive at per TEU power consumption for the years 2009 and 2010. In this regard it may be relevant to note that escalation factor may apply only for the estimation of unit cost of electricity.
- (iii). Please explain the reason for around 10% increase in the unit cost of electricity estimated for the year 2008 as compared to the unit cost for the year 2007. Please justify the escalation factors considered and furnish the actual unit cost of electricity for the year 2008.
- (d). Royalty / Revenue share:
- (i). The NSICT has stated in its proposal that this Authority allowed full royalty as pass through in tariff Order of December 1998. It may be noted that when the NSICT was about to commence its operations in January 1999, it approached this Authority in June 1998 to fix its tariff. This Authority approved the proposal of NSICT to adopt the (then) existing tariff of JNPT vide Order dated 5 December 1998. Since the NSICT was only permitted to adopt the tariff of JNPT in 1998, no cost plus analysis was made and, therefore, the question of allowing royalty as pass through in 1998 did not апзе.

The units consumed per TEU during the years 2005 to 2007 was 14, 13 and 11 units respectively. Hence an average of 12 units per TEU has been considered. This is essentially for consumption of QC, reefer containers, yard / office lighting which has no connection with volume. The deviations are mainly on account of container load mix, reefer consumption and weather conditions.

The escalation of unit cost of electricity is considered as 10% in line with the previous tariff cycles. The electricity price includes fuel surcharge.

The unit cost of electricity during the years 2005 to 2007 has been Rs.4.99, 5.72, 6.01 respectively. The average increase works out to 10.66%. (NSiCT has furnished a copy of electricity bilt for April 2008)

- (i). There is no dissent that royalty is a cost. It was only because of the royalty, that NSICT was given right to construct and operate the facility. The bid conditions did not disallow inclusion of royalty in computation of tariff. Even the current allowance of 2nd highest royalty is not in line with bid conditions. TAMP in all its Orders except the March 2006 Order have allowed complete royalty in computation of tariff
- (ii). A comparison of the royalties between NSICT and 2rd highest bidder is as below;

Particulars	NSICT	2 ^{re} highest bidder
NPV of royalty quoted (Rs. In crores)	312.00	225.00
Volume guarantéed (in Million TEUs)	15.25	16.60
Total Royalty (Rs. In crores)	4039 00	4345.00
Average royalty per TEU (Rs.)	2601.00	2617.00

(f). Since the July 2005 teriff Order was a suo motu review of teriff of NSICT, adjustment only in respect of traffic was made. In this regard paragraph 10(bx)(c) of Order dated 22 July 2005 may be referred to.

(iii). The NSICT has claimed full royalty of Rs. 585.80 Crores as cost for the years 2008 to 2010. It may be noted that Clause 2.8.1, of the traffic guideline permits the royalty payment as cost to the extent of the quote of the second highest bidder.

(iii). As per the Ministry's Order no. PR/14019/C/2002-PG has clearly stated that the position of royalty being not factored in is to be clearly indicated in the bid doctaments, while inviting bids. No conditions regarding disallowance of full or part royalty was there in the JNPT's invitation to bidders.

(iv). Clause 2.8.1 of the guidelines goes against the basic tenets of the bid conditions and results in change of law. This adversely affects NSICT's right to operate the facility. As per the said guideline, royalty will be taken into account as a cost in order to evoid likely lose to the operator. By disallowing part of royalty, lose does occur. Hence if loss arises, full royalty is to be allowed.

(v), it may be incorrect to use the NPV of the cash flow to the port over the licence period for determination of quantum of mysity paid. Such a method results in a ices to the operator.

(vi). As per Clause 2.6.1, royally shall be subject to maximum amount quoted by the next lowest bidder. The amount quoted by the next lowest bidder over the liberce period was Rs.4346 crores as against Rs.4039 crores by NSICT. The average royalty per TEU of the next lowest bidder works out to Rs.2617/- as against Rs.2601/- of NSICT. Hence full royalty paid by NSICT must be allowed. There can be no other interpretation of the said guideline and hence the position with regard to royalty adopted by TAMP in March 2006 cannot be adopted now.

In July 2005 Order, little Authority had specifically addressed the issue of royalty and rightly chose not to consider second highest royalty as part of costs.

(e). Equipment Hire Charges:

With reference to the estimated equipment hire charges, NSICT to furnish the following:

(i). The workings for estimated equipment hire charges for the years 2007 to 2010.

(II). The list of equipments taken on hire/proposed to be taken on hire validated with documentary evidence.

(NSIOT has furnished a statement for the estimated equipment hire charges for the years 2008 to 2010. No workings are furnished. It appears that the equipment hire charges estimated for 2008 to 2010 are for the volume of 11 lakh TEUs each for the said three years. The estimated equipment hire charges include JNPT-ICD handling charges under ITRHO. NSICT expects drop in ICD volume from 2008 once shifting charges proposed by it are introduced. It has also furnished two contract copies entered into with private parties for the hire of ITVs and TTs). One contract relates to movement of containers from ICD to yard and vice versa and shifting within the yard. Another contract relates to movement of containers from wharf to yard and shifting within the yard.

(f). Other expenses:

(i). NSICT may list out the items considered with cost details under

The "other expenses" comprises of cost of casual labour for lashing and supervision, staff welfare

"other expenses". (ii). There is around 15% increase in the other expenses for the year 2007 as compared to the year 2006. The reason for this increase in expenditure may be clarified.	expenses, general operations and management fees. The increase is on account of spending on staff function, medical examination stc.
(g). <u>Technical Services Fee:</u> The reasonableness of technical services fee estimated in the cost statement for all the years under consideration applying the yardstick of "arms length relationship" as required under clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines to be established. A copy of the latest Income Tax assessment order for payment of technical services fee may be furnished.	(NSICT has furnished a copy of the final assessment order done for the assessment year 2002-03 where there is no disallowance towards technical service fee)
(h). Depreciation: NSiCT has proposed additions to the gross block of fixed assets. There are also deletions from the gross block of fixed assets. NSICT to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines. The rates of depreciation adopted may also be furnished giving reference to provisions of the Companies Act or provisions of concession agreement, as the case may be.	Depreciation is provided using straight line method as per the usaful life of the assets estimated by the management or at the rates prescribed in the Companies Act whichever is higher. Depreciation on additions / deletions of fixed assets made during the year is provided on pro-rate basis from / to the date of such additions / deletions. Setup cost is capitalised as buildings and is amortized over a period of 25 years. (The NSICT has furnished the rates of depreciation adopted by it for the different type of fixed assets)
(i). Overheads: (i). NStCT to list out the items of expenditure considered under the Management & Administration overheads. (ii). NStCT to justify the estimated increase of 19% in Management & Administration overheads for the year 2008 than that of the year 2007. (iii). The items considered under 'General Overheads' may be listed out.	NSICT has furnished a statement showing the management and administration overheads which comprises of salary to the management staff. The statement shows the number of management staff and average salary per person from the year 2005 to 2010. The average salary increase given to management staff in January 2008 was approximately 12% over the last year. The wage bill for the year 2007 had only 34 employees as against the actual staff strength of 36 in 2006. The estimate for the year 2008 considers the cost of vacancies arisen in 2007 and filled in 2008. "General Overheads" comprises of bank fees, general office expenses, stationary, communication etc.
(j). Others: The NSICT has shown actual expenditure captioned as "others" to the tune of Rs. 22.90 Crores, 14.17 Crores and 13.08 Crores for the years 2005 to 2007, respectively. It has also estimated an amount of Rs. 15.18 Crores, Rs. 16.44 Crores and Rs. 17.77 Crores for the years 2008 to 2010, respectively. In this context, NSICT to clarify / furnish the following:	

- (i). A list of the items considered under others".
- (ii). There is an increase of around 16% in the estimated expenditure for the year 2000 over the actual for the year 2007. The NSICT has considered around 8% hike in the estimates for the subsequent years. NSICT to justify the estimates for the years 2008 to 2010 with justification for the hike considered.

Obstract				÷		
		100				2740
Printing Con	(98.3)	T 01 E	74.4	11.4	無事	100
Tabani proj Administrativa	180	111.		44.00	172.69	***
Macketing &	HSI	19.07	4#	27.65	62.60	31.56
Barriesa	OR CO.	at do	TITOMS	134,83	142.00	146.00
1	313	4.0	(200 e) ***	20 6	200	202.07
	1 200	1 6007.10		GIT.	100	1 77.3

During the year 2007, NSICT did not incur Annual Maintanance charges for the terminal operations software since the software was not supported by NAVIS. NSICT has upgraded the terminal operations agricular during the first quarter of 2008. The year 2008 considers the annual maintenance charges amounting to Rs.70/- takks per annum contribution to the increase.

- (k). Capital employed:
- (i). Fixed Assets:
- (a). Gross Fixed Assets:

The value of grows fixed assets at the beginning of the year 2005 as reflected in the Cost statement does not include the value of furniture and office equipment amounting to Rs.301,14 lakhs as shown in the fixed assets schedule forming part of annual accounts of NSICT.

- (b). Additions to gross block:
 The additions to the gross block of fixed assets proposed for the years 2008 to 2010 appears towards replacement of the existing assets like ITVs, Terminal Operating Software & hardware, reachstaker / empty handler, office equipment / furniture etc., and civil work for Customs Office and ICD Office etc., in this regard, NSICT to furnish / clarify the following:
- (i) Documentary evidence like purchase order / bills paid relating to the assets proposed to be added during the year 2008.
- (ii). The evidence of action taken to procure assets to be added during the years 2009 and 2010.
- (iii). The details of additions to gross block furnished by NSICT in Form 48 are incomplete. Please detail the impact of the additional investment on the following aspects:
 - (a) Reduction in unit operating cost
 - (b) Additional traffic
- (c).improvement in operational efficiency.
- (d).Additional capacity arising out of replacement of assets

The value of Gross Fixed Assets including the value of furniture and fixture is included and corrected. However there is no change in capital employed or form 3A.

- (i). (NSICT has furnished the details of the expenditure incurred upto May 2008 for replacement of assets supported by documents.)
- (ii). The reachstakers/ Empty Handlers purchased by NSICT in the year 2001 are due for replacement in 2009. Since it will complete its useful life the replacement is budgeted for.
- (iii). The other assets amount to Rs.17 takhs estimated towards replacement of office equipment, furniture etc., for year 2009 and 2010, which is just 0.03% of capital employed and does not require prior action.

The total replacement proposed is only Rs. 20.80 Crores as against existing capital employed of Rs. 470 Crores, which is only 5% over a three-year period. The year wise explanation is given below:

200B

(i). <u>Tractor-Trailers</u>.

At present, NSICT has 4 No. of TTs which are due for replacement. These are being used in the Engineering for delivery of fuel to RTG, Shifting spreader for replacement etc. This does not add to capacity of the terminal.

(ii). Hardware/Software:

The terminal operating software has been operating for more than 7 years. The existing software version used by NSICT is not supported by the vendor. Life cycle of a software is not more than five years and hence replaced. This is required for very operation of terminal and does not add any capacity.

(iii) <u>Customs Office</u>: This is basically for customs seating arrangement in the terminal

2009

(i). Reach-stacker/ empty Handler:

At present, NSICT has 3 No. of Reach-staker and 2 Empty Handlers which were purchased in 2000 – 2001 and are due for replacement. They are basically deployed at ICD for handling trains and ITHRO activity. These equipments help in faster turn around of trains and do not increase the Capacity of terminal on the Wharf. These are supporting equipment for us to perform better.

The software/ hardware replacement does not have residual value. NSICT has not considered scrap value since it is assumed that the amount realized on disposal will be in line with its written down value.

NSICT has confirmed that the assets replaced are deleted from the capital employed. Further, the Return given on Capital employed is on net fixed asset, which is after depreciation.

It is confirmed that only completed and commissioned assets are counted for capital employed.

- (iv). The treatment given in the cost statements in respect of the residual value of the assets proposed to be replaced.
- (c). NSICT confirm that the assets to be replaced are deleted from the capital employed estimated for the years 2008 to 2010.
- (d). NSICT to note that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. A confirmation in this regard to be furnished.

(ii). Deletions from the Gross Block:

- (a). Form 4 B relating to details of additions to gross block contained in the proposal filed by NSICT shows that the proposed investment during the years 2008, 2009 and 2010 are for replacement of existing assets. While the NSICT has considered deletion of existing assets from the gross block of assets for the year 2008, no such deletion of existing assets sought to be replaced by it during the year 2009 and 2010 are mentioned. Please clarify.
- (b). NSICT has proposed deletions in its gross block of assets in the year 2008. The treatment given in the cost statement to the anticipated profit or loss from sale of the assets deleted in the year 2008 may be explained.

Annex-14 to letter dated 4 July 2008 furnished by NSICT shows that the gross value of the assets proposed to be replaced during the years 2009 and 2010 are entirely offset by accumulated depreciation.

The software / hardware replacement does not have residual value - NSICT has not considered scrap value since it is assumed that the amount realized on disposal will be in time with its written down value.

	Time	
	(i). Working Capital:	
Ì	(a). NSICT has claimed Sundry	The amount indicated towards outstanding for
	Debtors as a part of working capital for	two months estimated income is not relevant as
	the years 2005 to 2007 at Rs.10.31	NSICT has considered debtors in line with past
1	Crores, Rs.3.31 Crores, and Rs.9.43	trend which is reasonable and lower than the
!	Crores, respectively. Likewise, it has	norms apecified in March 2005 guidelines.
	estimated Rs.9.53 Crores, Rs.9.62	[Sundry Debtors ctairned for the years 2006 and
	Crores and Ra.9.72 Crores for the	2007 are found to be as per the values
	years 2008 to 2010, respectively. The	mentioned in the audited accounts for the
i	above said sundry debtors balances	respective years.)
	ers seen to be lower than the two	、
	months terminal charges payable by	·
	Indian Railways as mentioned in the	
Į	cost statement. In this context, the	
1	NSICT to furnish bills/ documentary	·
1	evidence to show that the Terminal	
	Charges are payable by Railways to	
	NSICT during the years 2005 to 2007.	• '
	The workings for the estimated two	
	months terminal charges payable by	
		·
	Indian Railways during the years 2008	
 -	to 2010 may be furnished.	<u> </u>
i	(b). Workings for the inventory	The inventory is computed as per norms specified
	comprising of capital speres inventory	under 2.9.9 considering one year's average
	and other inventory shown as part of	consumption of spares excluding fuel.
	working capital for all the years under	[The components of current seests considered by
	consideration keeping in view Clause	NSICT are Sundry debtors, fuel & other and pre-
	2.9.9 of the revised tariff guidelines.	payments.]
	, — 51 010 101000 — 3	
-	(c). NSICT has not considered cash:	As per Clause 2.9.4 of guidelines, Cash is not to
1	balance as part of working capital.	be considered as part of working capital
	polarice as part of working capital.	
	4 14	calculation. Hence it is not considered.
	(d). The nature of pre-payments	Pre-payments comprise of advances to employees,
ļ	considered by NSICT as part of	suppliers, Pre-payment of rent and insurance, etc.
	working capital may be intimated with	(NSICT has furnished year wise breakup of the pre-
	workings for all the years under	payments for the years 2005 to 2010.)
<u> </u>	consideration.	·
E.	Scale of Rates:	
(i).	The definition for "NSICT Pt." furnished	The name may be corrected to Nheve Sheva
""	at Section 1,2 of the draft Scale of	International Container Terminal Private Ltd., a
	Rates is incomplete.	company incorporated in India, its successors
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	and assigns.
/=	The proposed Section 2.7 deals with	The purpose of including this clause is to ensure
(₩).		
١.	timing of payment by users. Section 58	that the course of action to the defaulting party is
1	of the Major Port Trusts Act, 1963	clearly established, NSICT is a private terminal
·	already contains a provision for timing	operator.
	of payments. Therefore, it may not be:	
	required to notify the proposed Section	
	2.7.	<u> </u>
(₩).	The proposed note 2.8 (ii) governing	NSICT agrees that the rate applicable should be
, ""	levy of penal interest may be modified	the rate of interest will be 2% above the Prime
i	In line with ciguae 2.18.2 of the revised	Lending Rate of the State Bank of India.
1	tariff guidelines and the rate of penal	
1	interest to be updated.]
7. 1		Cup alma anamia a RICIOT La anamia
(iv)	In the proposed note 2.10, NSICY has	Ever-since operations, NSICT has not permitted
	stated that the proposed charges for	the shipping lines to carry out any operations
I .	handling of containers include the dost	relating to lashing / unlashing or any other service
'	of rendering lashing/ unlashing	inside the post premises due to safety and
ŀ	senices. NSICT to propose rebate	security reasons. In view of that we do not wish to
	based on cost of rendering fashing/	include any rebate structure in the published
_		

	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
	unlashing services, when such services are not provided by the NSICT.	tariff.
(\$).	With reference to the proposed Section 2.11, which governs levy of penalties for non-performance of contractual conditions by the NSICT / users, it may not be possible for this Authority to notify the proposed conditionality permitting ungulded discretion to the NSICT to set contractual conditions for performance and penalties. Therefore, the NSICT is to furnish the datum for measuring efficiency, which will be incorporated as conditionality in the Scale of Rates for NSICT.	NSICT's scale of rates is based on average productivity of 20 moves per hour in line with concession agreement. The contractual conditions, which can be mutually agreed with the customer, will not have performance penalties exceeding 10% of published tariff.
(vi).	The additional services / facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying the proposed tariff hike to be listed out.	NSICT is not proposing any further improvement in productivity. The tariff increase is essentially originating from increase in royalty from Rs. 1,194 per TEU to Rs. 2,086 per TEU in July 2010.
(vil).	The NSICT to justify the unit rates in the draft Scale of Rates with reference to the cost of rendering the relevant services.	The unit rates are in line with the March 2005 guidelines and the existing NSICT tariff after considering proposed increase percentages.
(viii).	Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulates that the users will not be required to pay charges for delays beyond the reasonable level attributable to the port. Flowing from this principle, the following provisions in the proposed Scale of Rates to be incorporated	
	(a). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NSICT.	NSICT agrees to the amendment.
	(b) In case vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of NSICT or any other reasons attributable to the NSICT, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.	NSICT agrees to this, provided clause 2.11 as proposed by NSICT is incorporated in the tariff.
<u> </u> 	(c). The users will not have to pay storage charges for the period during which NSICT is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.	NSICT agrees to the amendment
(ix).	The NSICT is requested to list out separately the services proposed to be rendered for levy of rates proposed in Section 1 to 4 of the draft Scale of Rates.	NSICT's tariff under section 1 to 4 clearly indicates the activity for which the charges are levied under A, B, C and D.
(x).	(a) NSICT to explain the reason for dispensing with the existing sliding scale for handling transhipment containers and proposing single rate irrespective of the volumes.	The transshipment containers already enjoys 50% rebate as compared to normal containers. Since commencement of operations, no customer has qualified for the volume rebates over discounted tariff. The traffic projections are

-	(b). The services proposed to be provided for transhipment containers	In event if this rebate is maintained, any
	may be listed.	increase in transshipment volume will have significant increase in royalty payment by NSICT and disturb the entire financial projections of NSICT submitted in the tariff application. In order
· [<u> </u>	to avoid that, the rebates are not considered in the tariff.
(xi)	192% hike proposed for handling ODC for yard to CFS (sub-section B), yard to rall (sub-section C) and yard to truck	The existing rates of NSICT are twice the rate of normal handling charge. The same ratio has been maintained.
	(sub-section D) as compared to the rates proposed for identical operations of normal containers to be justified with	The reason for a higher charge for ODC box is that the time taken to handle the box at
	a first of additional services proposed to be provided for ODCs.	wharii yard is atleast three times more than the normal containers. Also it requires special devices like slings etc for handling.
(xii)	By Order dated 15 November 2000 revising the Scale of Rates of NSICT, provision for allowing rebates to users for carrying out various operations with their own arrangement were introduced.	Ever since the operations, NSICT has not permitted the shipping lines to carry out any operations inside the port premises due to safety and security reasons. Allowing outside parties to carry any operations within the terminal will also
4	in the Scale of Rates of NSICT. The reason for dispensing with the existing arrangement for giving rebate to the users to be explained.	affect the productivity of the terminal. In view of that any rebate structure is not included.
(hibt)	Section – 7 may not be required as the definition of shut out cargo is already included as definition under Section – 1.	NSICT has withdrawn the Note-1 vide its letter dated 8.7.2008.
(xiv)	 (a). The proposed charges for reefer monitoring and connection (Section — 8) may be reviewed in line with Clause 5.7.1, of the revised tariff guidelines, which stipulates unit of levy at 4 hourly unit basis. 	These charges are associated to the infrastructure established. As per scale of rates the storage charges also are on 24 hours basis and the existing practice should be allowed to be continued. The present estimates of reefer monitoring and connections are based on 24 hours cycle, if change is made, the price increase required will have to be higher by at least 100% of existing rates to achieve the desired return.
	(b) The proposed charges for reefer monitoring and connection are also applicable for restow reefer containers. That being so, the reasons for proposing additional electricity charges on restow containers as proposed in the Note – 4 under Section - 8 are not	This is in line with existing tariff statement notified by the authority and it clarifies that reefer monitoring charges are applicable to Reslow containers also. [subsequently, the NSICT has withdrawn the Note-4 vide its letter dated 8.7.2008]
(xv).	clear.	The existing free days proposed are based on 24
	Section 9 governing the commencement of storage period may be modified in line with Clause 5.8.1. and 5.8.2. of the revised tariff guidelines.	* 7 operations. The income projections are based on these norms. If the storage period is modified in line with Clause 5.8.1 and 5.8.2, we request the Authority to reduce the free days by one more day from what is proposed.
	(b). The NSICT has proposed first 7 days as free days for storage of ICO containers (Sl. No. 4 of Section 9 – Dwell time charges). However, the proposed conditionality No. 3 under Section 9 which governs free days and	The responsibility of the trains at the terminal is not that of operator, it is the responsibility of the lines as the lines have direct relationship. Accordingly free days of 7 days as recommended by Port will be available for ICD containers. Conditionality No. 3 specifies that in
		order to avail 7 days free period, the shipping

contradict the tartif item proposed at St. | No. 4 of Section 9 - Dwell time charge. |

lines have to submit the documents within 48 hours of arrival so that these containers can be properly planned. If required ICD documentation is not submitted within 48 hours of discharge of container, the benefit of 7 free days will not be available. Hence the statements are not contradicting.

For sake of clarity the clause can be reworded as:
"In case of ICD container, if the documentation is submitted within 48 hours of date of landing of container, the storage period of 7 free days for loading the container on rail will be applicable, else storage charges shall be applicable from the day following the day of landing up to the date of loading / delivery of the container."

(c). The NSICT to explain the rationale behind prescribing storage charges for Over dimensional containers at 3 times the rate for normal containers, (Referncte 6 under Section — 10). The storage charges for over dimensional containers may depend on the actual number of ground slots the respective category of ODC occupies under respective slab structure proposed in Section 9. Review the proposed note

NSICT has a very small container yard and hence the operations are hugely constrained by its size. ODC containers coming at NSICT occupy much more ground slots than a normal container. This greatly constrains operations and even though it occupies more than one ground slot, storage revenue on only one ground slot is chargeable. In order to eliminate this anomaly, NSICT had proposed that the storage charges be based on the actual number of ground slots the respective container actually occupies. Even though this was not there from inception, it is a serious constraint for us. QDC Containers also do not allow more I than 1 high stacking of containers. NSICT has only proposed to charge for the not of ground slots occupied at the ground level and has not proposed any charge for the slots tost above the ground level (as normally, containers are stacked 4-high). This principle of slots killed is also followed by shipping line when pricing ODC containers on board the vessel.

(d). NSICT has prescribed a premium of 50% for storage of hazardous containers at note 7 under Section – 10. This note will be governed by clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines, which prescribes a premium of 25% on the handling and storage charges for hazardous containers.

(a). The dwell time charges proposed by the NSiCT for storage of containers includes dwell time charges for empty containers. That being so, the proposed separate note No. 8 to govern levy of storage charges on empty "auction container" may not be necessary. The rationale behind the proposed note No. 8 to be explained.

Though the present estimates of hazardous containers storage are based on existing norms of 50% premium, change made in line with guidelines will affect the income projections. However since this volume is not very significant income projections, NSICT agrees to the authority's suggestion.

This is only a clarification in case of a container under auction where de-stuffing is done in the terminal and container changes status from loaded to empty container.

(xvi) As regards the proposed charges for handling transhipment containers, it is to be noted that in respect of a container discharged by the NSICT but loaded by the JNPT at its terminal the additional levy towards inter-terminal transfer of containers will be governed

The process and the activity required to be carried out is specifically defined and for activities undertaken by NSICT, NSICT scale of rates will apply.

by the rates prescribed in the Scale of Rates of JNPT and not at the rates proposed by the NSICT. (xvii). (a). Each of the rates for the tariff items NSICT do not maintain activity based costing and proposed under Section hence this cannot be provided. (miscellaneous charges) to be justified with cost details (b). NSICT has proposed different rates. Non declaration and mis-declaration of containers (SI. No. X of Section 11) for 20' and 40' is risk for terminal operations. This requires for non-declaration / misdeclaration of shifting of container to the appropriate slots and hazardous containers. The rate transportation and extra lifts. Hence the charges proposed for 40' containers is at 1 % proposed for 40' container at 1.5 times the 20' times of the rate proposed for a 20' container is in line with clause 5.4 of the March. container. The rate need not vary with 2005 guidelines. reference to the size of the container for the purpose of levy of a charge for non-declaration / misdeclaration. The NSICT to consider to adopt the proposed rate for 20' containers as a rate for non-declaration misdeclaration of a container of 40° (c). NSICT has proposed a new charge NSICT has not been charging for this service in for opening one door of the container. past. The existing practice in this regard and At present the shipping lines are carrying the charges levied, if any, giving out containers for open door containers just reference to authorization of this outside the container date. By introducing this Authority to be intimated. tariff item we are providing this option to shipping lines to take these services of NSICT and carry out within the terminal. The above is purely based on request of customer and is voluntary. (d), NSICT has proposed a levy of US\$ As demands made on the terminal infrastructure 5000 per hour for the overstay of the is enormous and with fixed window for various vessel due to user's fault. The NSICT services and vessel overstay due to the fault of is requested to intimate the relevant the user, the user will have to pay the charges as provision of the Licence Agreement it affects entire schedule of the terminal. There entered between the NSICT & JNPT have been numerous instances of users authorizing the NSiCT to collect the immobilizing engines remaining at the berth for vessel related charges. long period of time. This misuse has to stop and the vessels have to leave berth once asked to do so. The terminal operator cannot have their assets and other customers wait for berth due to action of vessel operator refusing to vacate the berth when instructed. It must be understood that the terminal operator has no other means of making the vessel vacate the berth other than applying a penal charge for overstay so as to ensure this acts as a deterrent. TAMP in its general revision Order of JNPT (2006) (xviii). (a). The proposal of the NSICT to and GTIPL (2006) decided capacity for the said retain efficiency galn does not appear to be in line with Clause 2.4.1 of the terminals at 15.40 lakh TEUs and 13.30 lakh TEUs. revised tariff guidelines. Clause 2.4.1. The quay length and yard area of JNPT, GTIPL and stipulates that the benchmark for NSICT are given below: efficiency will be the average of the GTIPL NSICT JNPT past performance of the same operator 1125 712 600 Quay Length (metres) at the same terminal. Comparison of

Yard erea (hectares)

Capacity (lakh TEUs)

Utilisation

55

15.40

40

13.30

64.00% 83.17% 100%

28

11.00

the performance of an operator with

different operators at other terminals is

not envisaged in the revised tariff

	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
	guidelines.	Guideline 2.9.10 categoritally states that the method of determining the designed especity of Ports will be standardized. This has been done though the 2008 guidelines, where the normative cost committee has determined the optimal capacity of the terminal based on its physical parameters. FAMP cannot apply different parameters for calculation of optimal/design capacity of a facility. It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 by considering the actual strongarput handled by NSICT as its capacity. The Authority has followed such an approach in its earter Orders of NSICT. JNPT and GTIPL. If such as interpretation was followed, then the actual throughput would equal to capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would be infloctions. Based on the precedent Colins of TAMP and the Optimal Capacity model, the quay capacity for NSICT works out to 10.20 fakts (SUs and yard capacity works out to 10.20 fakts (SUs and yard yard yard yard yard yard yard yar
		NSICT are the gains arising from the other abord of ;
		the capacity.
	(b). Clause 2.4.1. of the revised tariff	NSICT has retained the gains of over utilization of
	guidelines further stipulates that the	the capacity and not as specified under clause
	benchmark for efficiency will be the	2.4.1, which covers the cost reduction
	actual cost reduction achieved due to	:
	efficiency improvement in the previous	<u>;</u>
	tariff cycle. 50% of such cost reduction	i
	has to be considered for estimating the	į
	refevant expenditure while fixing tariff	
 	for the succeeding tariff validity period (c) in this backtrop, the NSiCT to	NSICT has retained the course of the same
	furnish an analysis with workings	NSICT has retained the gains of over unlication of the capacity and not as specified under clause
	showing a comparison of the relevant	2.4.1, which covers the cost reduction
	items of actual variable cost incurred	1 2.3.1, William coadile fire cost legitifics:
	during the period from 2000-01 to	
	2004-05 with the corresponding	
	relevant items of actual variable cost	
	incurred during the years 2005-06 to	
	2007-08. If any cost reduction in the relevant items of variable cost	
	relevant items of variable cost emerges, 50% of such cost reduction	
	may be accounted for in the	
	estimations of corresponding relevant	
	items of variable cost projected for the	
	years 2008, 2009 and 2010.	
		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·

9.1. A joint hearing on the case in reference was held on 30.6.2008 at the office of this Authority. The NSICT made a power point presentation highlighting the need to allow full pass through of royalty and restrict the tariff computation to an optimum capacity level of 1.1 million TEUs per annum. During the joint hearing, the NSICT, JNPT and the users have made their submissions.

- 9.2. The JNPT, as agreed at the joint hearing, has furnished a copy of the legal opinion obtained by it on the contention of NSICT about 'change in Law' vide its letter dated 16 July 2008. The NSICT also has submitted a separate legal opinion obtained by it vide its letter dated 31 July 2008. Generally, both the legal opinions deal with the question of 'change in law'.
- 9.3 The legal opinions obtained by JNPT and NSICT counter each other. While the legal adviser of JNPT has concluded that there is no change of law whereas the advice received by NSICT suggests that the policy of allowing only partial pass through of royalty, which came into effect from March 2005, is a change in law. It appears from both the opinions that the issues deliberated are about seeking or admitting relief for change in law under the Licence Agreement.
- 10. The NSICT vide its letter dated 3 July 2008 has reiterated its arguments presented at the joint hearing and has furnished its responses arising out of the hearing. The main submissions made by the NSICT are summarized below:
 - (i). (a). JNPT invited bids for a container terminal having a 600 metres quay line and 28 hectares of land. Capacity at the time of the bid was assessed at 6 lakh TEUs. JNPT's invitation to bidders envisaged 20% increase in tariff every three years. Fariff computation by major ports was cost based plus a profit margin of around 18-20% on capital employed during the time the bids were submitted.
 - (b). NSICT was the highest bidder and accordingly JNPT issued a letter of Intent in February 1997 and the Licence Agreement was signed on 3 July 1997.
 - (ii). (a). Tariff plays a major role in ensuring the viability of any business. A situation has ansen where as a result of previous Order, a tariff review is required.
 - (b). The LA calls upon NSiCT to approach the Authority from time to time for fixation of tariff. Thus, NSICT would approach Authority when need or occasion arises for a tariff review viz. expiry of the tariff validity or when a situation arises which seeks a review.
 - (c). NSICT tariff validity expires in August 2008 and its financial viability is being threatened by mounting tosses if the current situation prevails. Due to disallowance of royalty, it is estimated that NSICT will earn Rs.6.30 crores in 2009 and start making toss from Rs.15 crores in 2010 to Rs.58 errors in 2013.
 - (iii). (a). Guideline 2.9.10 categorically states that the method of determining the designed capacity of Ports will be standardized. This has been done through the 2008 guidelines, where the normative cost committee has determined the optimal capacity of the terminal based on its physical parameters. TAMP cannot apply different parameters for calculation of optimal/ design capacity of a facility.
 - (b). It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 by considering the actual throughput handled by NSICT as its capacity. The Authority has followed such an approach in its earlier Orders of NSICT, JNPT and GTIPL. If such an interpretation was followed, then the actual throughput would equal to capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would be infructuous.
 - (c). Based on the precedent Orders of TAMP and the Optimal Capacity model, the quay capacity for NSICT works out to 11.90 lake TEUs and yard capacity works out to 10.20 lake TEUs. The lower among the two (10.20 lake TEUs) needs to be adopted. Yet, NSICT has adopted 11 lake TEUs as its optimal capacity.

- (d). It is reiterated that NSICT is neither applying nor seeking application of the 2008 guidelines for computation of tariff. Only the capacity model has been utilized.
- (iv). (a). There is no dissent that royalty is a cost. It was only because of the royalty, that NSICT was given right to construct and operate the facility. The bid conditions did not allow inclusion of royalty in computation of tariff. Even the current allowance of 2nd highest royalty is not line with bid conditions. TAMP in all its Orders except the March 2006 Order have allowed complete royalty in computation of tariff.
 - (b). A comparison of the royalties between NSICT and 2nd highest bidder is as below:

Particulars Particulars	NSICT	2 nd highest
	-	bidder
NPV of royalty quoted (Rs. in crores)	312.00	225.00
Volume guaranteed (in Million TEUs)	15.25	16.60
Total Royalty (Rs. in crores)	4039.00	4345,00
Average royalty per TEU (Rs.)	2601.00	2617.00

- (c). As per the Ministry's Order no. PR/14019/C/2002-PG it has clearly stated that the position of royalty being not factored in is to be clearly indicated in the bid documents, while inviting bids. There were no conditions regarding disaflowance of full or part royalty in the JNPT's invitation to bidders.
- (d). Clause 2.8.1 of the guidelines goes against the basic tenets of the bid conditions and results in change of law. This adversely affects NSICTs right to operate the facility. As per the said guideline, royalty will be taken into account as a cost in order to avoid likely loss to the operator. By disallowing part of royalty, loss does occur. Hence if loss arises, full royalty is to be allowed.
- (e). It may be incorrect to use the NPV of the cash flow to the port over the licence period for determination of quantum of royalty paid. Such a method results in a loss to the operator.
- (f). As per Clause 2.8.1, royalty shall be subject to maximum amount quoted by the next lowest bidder. The amount quoted by the next lowest bidder over the licence period was Rs.4345 crores as against Rs.4039 crores by NSICT. The average royalty per TEU of the next lowest bidder works out to Rs.2617/- as against Rs.2601/- of NSICT. Hence full royalty paid by NSICT must be allowed. There can be no other interpretation of the said guideline and hence the position with regard to royalty adopted by TAMP in March 2006 cannot be adopted now.
- (v). (a). The retained earnings arise from over utilisation/ excess utilisation of capacity, which has been done to facilitate and accommodate trade growth. The 50% adjustment as per Clause 2.1.3 has a disincentive to the operator to increase his asset utilisation.
 - (b). If NSICT were to operate at the assessed capacity, then the trade would pay Rs.5000/- per TEU resulting in an excess outflow by trade of Rs.135 crores per annum and would have also limited the ability to increase the EXIM trade. The government has benefited from the revenue through increase in commerce, vessel related charges, royalty payment and growth in EXIM business. Shipping lines have also been benefited by deployment of larger vessels with lower scale of economy, faster turn around time etc. Though every one has benefited from NSICT's over utilisation, NSICT has been penalized through adjustment of gains from over utilisation. This cannot be said to be a fair position.

- (c). Clause 2.4.1 also deal with retention of gains, cost reduction and not with retention of gains from over utilisation of capacity.
- (d). The adjustment of retained earnings is not in line with the bid conditions or with tariff setting process followed during the bid submissions.
- (a). Based on the above, NSICT should be allowed to retain the complete gains from over utilisation of capacity. Moreover, there is no prohibition in the guidelines from NSICT retaining the same.
- (vi). If the current practice is followed without consideration to NSICT's submission, the loss position that arises over the next four years to NSICT is as follows:

Volumes (TEUs) per annum	Loss (2008 – 2011) (Rs. in crores)
Al 11 lakh TEUs	482
At 14.70 lakb TEUs	898
At 6 lakh TEUs	285

- 11. The NSICT vide its letter dated 22 July 2008 has reiterated its earlier submissions regarding royalty, efficiency gain, yard capacity and adjustment of past gains for the period 2001 to 2004. The submission of NSICT are summarised below:
 - (i). (a). Clause 2.8.1 of the guidelines neither existed as part of port privatisation policy nor in invitation to bid of JNPT at the time of bidding and signing of agreement. The clarification of Government of India made in the year 2003 regarding admissibility of royalty as cost is not applicable for NSICT.
 - (b). Though we do not admit Clause 2.8.1 of the guidelines, it denotes that allowable royalty shall be the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder, which is in line with our daim.
 - (c). In the previous Order of March 2006, the use of Net Present Value in determining the allowable royalty is not correct.

The NPV method compares the value of the rupee to day to the value of that some rupee in future on the basis that the purchasing power of rupee declines over time on account of inflation. JNPT used this particular method to determine the successful bidder. This, however, cannot be said to apply in determining of tariff because under no circumstances the purchasing power of the rupee or the time value of money needs to be considered for tariff setting. The only way of determining the amounts is consideration of the total amount bid by NSICT and the second highest bidder which are as follows:

NSICT - Rs.40,38,79,75,000 Second highest bidder - Rs.43,44,62,50,000

The average royalty per TEU bid by NSICT and the second highest is as follows:

NSICT - Rs.2601 per TEU
Second highest bidder - Rs.2611 per TEU

NSICT's claim for full royalty is valid.

(ii). (a). The capacity of NSICT is 11,00,000 TEUs. Our calculations of capacity are in line with the standard design capacity model under guideline 2.9.10 as well as previous capacity for similar terminats at JNPT.

- (b). Traffic to be considered under guidelines 2.5.1 cannot be in excess of the capacity determined under guideline 2.9.10. any attempt to do so would frustrate the objective of the guideline that return needs to be linked to capacity and just and fair returns to ports. The Authority needs to reward the economic use of resources, efficiency in performance and optimum investment. The Authority shall be failing in fulfillment of the objective of rewarding over utilisation of capacity by adopting traffic in excess of 11,00,000 TEUs.
- (c) It is clarified that the applicability of guideline 2.4.1, is not considered as NSICT is dealing with the gains arising from over utilisation of capacity.
- (d). Following is the statement showing ROCE earned as per TAMP guidelines considering efficiency gain;

SI.	Particulars		: Total			
No.		2005	2005	2007	!	
	Traffic (in TEUs)	1311193	1344574	1471723		
1.	Total operating income	44682.73	39236.92	41672.96	125592.61	
2.	Operating cost	14574.59	18465.83	24610 18	57650 60	
3.	Depreciation	4653.14	4787.05	4624 88	14265 07	
4	Överheads	2693.98	2059.76	1811.48	6565.22	
5.	Operating surplus	22561.03	13924.28	10626 42	47 :11 73	
6.	Loss on sale of assets	116,44	30.88	35.61	182 93	
7.	Surplus	22444.59	13955.16	10662 03	47961.77	
8.	Capital employed	66016.86	58803.64	54587 01 3	<u> </u>	
9.	ROCE	9902.53	8820,55	6733.97	2745 7 05	
10.	Net surplus	12542.06	5134,61	1928 06	19504 73	
11.	Efficiency gain	(5460.58)	(4422.98)	(5278 64)	15162.21	
12.	Net surplus	7081.48	711063	3350 59	4442 52	

1100000 1100000 1100000 Volume 35 Der capacity 2 1311193 1344574 1471723 Actual volume done 3. 211193 244574 371723 Volume achieved i due to efficiency 7185.75 7127.74 10513.92 Additional revenue due to efficiency 5. Less associated 1725.17 2704.75 523.28 Variable | cost (including royalty) Contribution 5460 58 4492.98 5278.64

From the above table, it may be noted that the gains of Rs.151.62 crores accrued for the years 2005 to 2007 need to be completely allowed to the operator.

(iii) The optimal yard capacity is 70% of the maximum number of container that could pass through the yard in a year.

We have considered 6222 ground slots in the calculating of yard capacity of 10,10,052 TEUs. The area utilised by the 6222 ground slots is 110101M² Therefore, utilizing the area of 11 HA actually occupied by ground slots the optimal yard capacity is

$$\frac{0.70 \times 11 \times 2.5 \times 365 \times 283}{2 \times 1.3} = 5,18,862 \text{ TEUs}$$

It may be noted that the yard capacity considered by us is indeed much higher.

- (iv). The Authority adjusted 50% of the gains arising for period 2001 to 2004 in line with guidelines 2.13 in August 2005 order. 1998 guidelines did not contain any stipulation which allowed for such adjustment. Such adjustment in our opinion is not valid and should not be done.
- 12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in
- 13. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:
 - (i). The proposal of NSICT is for a general review of its tariff fixed vide the earlier tariff orders dated 22 July 2005 and 7 March 2005 which was valid for a period of 3 years from the date of notification of the former Order. The proposal seeks an increase of about 46% over the existing tariff and has drawn attention to various issues for the consideration of this Authority. The NSICT in its proposal has claimed full pass through of royalty mainly on the grounds that the tariff guidelines 2005 on partial pass through of royalty is against the basic tenets of the bid conditions and tantamount to 'change in law'. It also pleads for fixing tariff with reference to capacity and not based on actual traffic so that the benefit of volume efficiency would be available to the operator. The NSICT has also disputed the correctness of adjustment of past surplus for the period upto 2004-05 as there was no concept of excess returns / computation of efficiency gains prior at the time when it submitted its bids and upto 31 March 2005.
 - (ii). (a). The existing terminal-wise cost plus approach to tariff setting takes into account the traffic volumes achieved at a terminal in the past period and the expected growth for the future. The records for the past period show that there is a surge in the volumes handled at the NSICT which is one of the reasons for the tariff reduction effected in the year 2005. Though, one can argue whether the volume increase at the NSICT is solely due to the efforts and efficiency of the operator, it cannot be denied that the NSICT has done well to manage the increased throughput levels at its terminal. Nevertheless, the argument of NSICT that the increased volumes have been hendled because of its efficiency and better utilisation of available resources cannot be brushed aside. Clause 2.2, of the tariff guidelines, 2005 requires TAMP to be guided, among other things, by the factors which will encourage competition, economical use of resources, efficiency in performance and optimum investment. There is, therefore, a need to reward performance which enhances output due to efficient use of resources. Tariff fixation cannot be a mere arithmetic exercise in the cost plus framework but the one which balances the interest of users and port operators and needs to take into account the long term financial viability of operators so as to encourage flow of much needed private investment into the port sector.
 - (b). This Authority finds it to be a reasonable approach to determine tariff with reference to standard capacity of the terminal instead of the actual volumes achieved or achievable. An operator can handle volumes beyond the standard capacity by improving efficiency and/or by infusing more capital. Such an approach of tariff fixing cannot, however, recognise any expenditure incurred to handle volumes above the standard capacity and the additional capital deployed. At the same time, an operator will not be put to disadvantage by reduced tariff on account of higher volumes handled by him beyond the standard capacity. It is, therefore, a better approach to determine tariff with reference to certain pre determined standards of operations and asset utilisation, instead of relying solety on the actuals of an operator. Such a normative approach benefits an

efficient operation and at the same time protects the interest of the users by not allowing cost of inefficiency to be passed on to the users in the name of actuals. While stipulating that the existing cost plus approach would continue, clause 2.4.1. of the tariff guidelines, 2005 also mentions about the attempts to be made to evolve a normative approach. This Authority constituted a National Level Working Group on normative cost based tariff for container related charges. The Working Group, which was headed by Shri S. Prabhakaran, former Secretary to Govt. of India and included representatives of some of the private container terminals also. could not recommand any specific norms for implementation in respect of the existing terminals and instead suggested that a terminal specific approach towards efficiency improvement as specified in clause 2.4.1. of the tariff guidelines would be the workable option. It has to be recognised that the efficiency improvement dealt by clause 2.4.1 of the tariff guidelines is restricted in its application only to the cost reduction. achieved and that too, with reference to the performance level of the same operator in the previous cycle. As pointed out by NSICT, providing cushion for cost reduction may not always reward the whole range of efficiency, particularly the volume increase beyond capacity levels. It, therefore, appears reasonable to adjust the existing approach to recognise the volume efficiency which is possible by considering the traffic level as per the standard capacity of the terminal. The standard capacity tevel is, however, to be required to be determined by following an established method.

- Clause 2.9.10 of the tariff guidelines, 2005, inter alia. mentions about (C). standardizing the method of determining designed capacity of ports. The said provision is used in the context of reducing the return on capital for under-utilisation of capacity. Since no reduction in the return allowed to NSICT is effected in the earlier tariff order, the question of determining the capacity of NSICT based on standard method did not arise in the past. The NSICT bid was evaluated based on a minimum guaranteed volume of about 6 lakh TEUs. The actual volumes handled are, however, much higher. Further, in a standard capacity based tariff setting, an operator cannot be allowed to take benefit on the basis of his own assessment of capacity. The Government has recently announced the policy guidelines for fixing upfront tariff for PPP projects which were notified as tariff guidelines, 2008 in February 2008. These guidelines, inter alia, provide the method of determining optimal capacity of a container terminal, which is applied to determine upfront tariff for the new container terminals across the major ports in the country. This Authority would like to treat the method given in Tarlff Guidelines of 2008 to determine the optimal capacity as a standard method for time being, till a better alternative is evolved. The formula prescribed in the 2008 guidelines is applied to determine the standard capacity of NSICT to analyse this case.
- (d). This Authority does not find any merit in considering the approach of the NSICT to determine its capacity with reference to the assumed capacity level of Jawahariai Nehru Port Trust (JNPT) and the Gateway Terminal (India) Private Limited (GTIPL). It has to be recognised that the capacity of JNPT and GTIPL quoted by the NSICT are not determined with reference to the method prescribed in the tariff guidelines of 2008. The capacity needs to be assessed based on the normative esset and performance for a terminal and not by comparing with other terminals in the vicinity. If the method prescribed in the tariff guidelines of 2008 is applied, the standard capacity of NSICT, as explained subsequently, works out to 1.195 million TEUs which is considered as traffic level in this analysis. It is noteworthy that the standard capacity determined for NSICT is nearly double of the minimum throughput guaranteed under the license agreement.

- (iii). (a). While the traffic forecast is restricted to standard capacity, the implications of applying all the norms prescribed for determining operating and capital expenditure in the case of the existing terminals need to be analysed in consultation with all concerned. This Authority, therefore, would like to firm up the revised approach after consulting all concerned on adopting such norms.
 - (b). The existing approach permits only partial pass through of royalty / revenue share and that too only in respect of those terminals where bidding process was completed before July 2003. The normative approach as per the 2008 guidelines does not permit any pass through. It is, therefore, not feasible immediately to adopt the 2008 guidelines fully, without suitably adjusting the approach given in those guidelines to meet the requirements of the existing terminals.
 - (c). While the tariff computation follows this approach of permitting only partial pass through of royalty, in actual transaction the entire royalty amount has to be paid by an operator to the Port trust. Therefore, the revised approach to be evolved needs to address the issue of providing an avenue which will allow the operator to meet the financial obligations arising from the Concession Agreement through better utilisation of assets, productivity improvements and cost reduction measures. In this context, the existing approach where the past surplus is assessed in every cycle for adjustment in future tariff may have to be revisited.
 - (d). Another issue associated with the existing cost plus method which needs consideration is allowing return on net assets. All assets depreciate over a period of time and, therefore, its book value reduces gradually. Consequently, the ROCE reduces over the project period if there is no regular infusion of capital and can theoretically even reach Zero level once the assets are fully depreciated. Concomitantly, the absolute size of return available to an operator thus shrinks over time due to depreciation of assets. On the other hand, the revenue share / royalty outflow increases gradually over the project period due to volume buildup and escalating the unit rate of royalty as per the concession agreement. This impairs the capacity of the operators to meet the cost not considered for tariff computation out of the return allowed to them. At the same time, it is necessary to ensure that an unintended benefit due to revaluation of capital assets does not accrue to the operators. It may be necessary to reexamine the appropriateness of allowing return on the written down value of assets.
 - (e). The issues discussed above clearly point towards the need for having a relook at the existing cost plus approach prescribed in the 2005 guidelines. This Authority intends to take appropriate steps to examine all the issues and to revise the approach, if and to the extend necessary. Such a review will require sometime for studying the issues, analysing the possible alternatives and consultation with the relevant stakeholders.

Further, the tariff guidelines of 2005 which were notified on 31 March 2005 have a normal validity of 5 years before which they are to be reviewed to announce the new guidelines. Therefore, this Authority decides to pass an interim order in this case applicable for a period of 1 October 2008 to 30 September 2009 which is subject to review based on the decision to be taken on the approach to be followed in the case of the existing terminals.

(iv). (a). It is needless to mention that when traffic at standard capacity level is considered, the capital and operating costs of NSICT corresponding to the

standard capacity level should only be considered. As explained earlier. the dintinishing value of capital due to depreciation for the purpose of allowing return is an issue which is required to be studied further. The tariff guidelines of 2008 permit the value of assets to be taken at gross. value despite allowing depreciation as an item of cost. This may be due to the fact that the investment of an operator is corresponding to the original acquisition cost of assets. In the interim approach, this Authority, therefore, decides to reckon with gross value of assets an per the books. of NSICT for the purpose of allowing return in composition of annual revenue requirement for standard capacity. As can us seen in the rater part of the analysis, the actual return will be only 16% on the net assets as per the 2005 guidelines, due to adjustment of royalty. It may be relevant here to point out that the gross value of assets considered now will be followed unchanged in the subsequent tariff determination of NSICT Even if NSICT puts in more investment, it will be taken to be for the purpose of improving efficiency or handling volumes over and above the standard capacity and, therefore, the cost of such investment should be met by the operator out of the revenue from the additional volumes.

- (b). The linked question is allowing operating expenses for the purpose of tariff determination. Since traffic upto the standard capacity is considered, the operating expenditure should also be in line with such capacity, irrespective of the actuals incurred by the operator. As mentioned earlier, adopting a total normative approach on the expenditure front in case of the existing terminals needs to be decided only after a detailed study and consultation. In the interim approach, this Authority is inclined to go by the actuals, of course, upto the level relevant to the standard capacity. The fixed costs are considered fully as they do not have direct nexus to Variable costs are considered only upto the volumes equivalent to the standard capacity. Depreciation on straight line method corresponding to the capital based is allowed. The details of estimating different components of cost are explained in the subsequent part. It can be seen that the operating expenditure, excluding royalty, determined by this approach is lower than the normative costs prescribed by the tariff guidelines of 2008.
- (v). (a). The NSICT has sought full pass through of royalty payable by it to the Licensor port trust JNPT under the provisions of the license agreement. The NSICT has elaborately quoted the provision of change in law as per the license agreement which is mentioned in the earlier part of this Order. It may not be necessary for this Authority to dwell upon this aspect as the claim of NSICT about 'change in law' is not relevant for tariff fixing. Arguing, but not admitting, that the policy on royalty pass through constitutes a change in law, the license agreement does not prohibit any such change in law.
 - (b). The tariff guidelines of 2005 are issued as a policy direction under section 111 of the Major Port Trust Act by the Government. Any policy direction Issued under section 1f1 of the MPT Act is binding on this Authority. The said policy direction also empowers this Authority to relax the guidelines for reasons to be recorded in writing. Clause 2.8.1 of the tariff guidelines, 2005 requires royally to be taken into account for tariff computation in the BOT cases where bidding process was finalised before 29 July 2003, in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royally/revenue share not being taken into account subject to a maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. Besides this provision in the tariff guidelines 2005, the Government in the year 2006 had explicitly advised this Authority to strictly adhere to the tariff guidelines relating to royalty in the NSICT case. Further, the NSICT withdrew its petition filed before the Hon'ble High Court of Bombay with a

prayer that it would approach the Ministry for consideration of the allowability of the pass through of the royalty peid to the JNPT. Even though, the NSICT has indicated in this proceeding that it has not approached the Government and requested the Authority to take a decision, this Authority is unable to take any stand contrary to the specific policy direction issued in this regard by the Government under section 111 of the MPT Act. It is for the NSICT to approach the Government on this issue, if it desires.

- (c). Without prejudies to their contention that full royally should be showed as an item of expanditure, the NSICT has suggested to determine the allowable pass through with reference to the actual average royalty quoted by the second bidder. The NSICT has claimed that the royalty quoted by them is less than the royally of the second bid and, therefore, a full pass through should be allowed. At the bid evaluation stage, the royalty payable by the bidder was estimated as the product of the miningum guaranteed throughput and the unit rate of royalty quoted by them. The sources differ between the bidders for the different period of time over the project life. In order to bring them to a uniform platform. their bids were evaluated based on NPV method. Therefore, the permissible pass throughds also determined based on the NPV method. In this regard, it is necessary to regall the principle followed by the Government when it decided to allow pass through subject to the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. Government of India decided to adopt the policy of allowing partial pass through of royalty recognising that the difference in the percentage offered by the highest bidder and the next highest bidder reflects aggressive marketing and therefore, not to be allowed as a pass through. Therefore, the aggressiveness of NSICT in the bidding can be determined only if its bid values and those of the second lowest bid are brought to a common platform of NPV. The argument of NSICT completely ignores the time value of money. Further, it is an absurd situation to consider a winning bid as lower than that of the loser. Having taken advantage of the NPV method of assessment at the bidding stage, the NSICT cannot ask for a different treatment now. Therefore, the maximum permissible pass through is to be pegged at 69.5% of the royalty payment of NSICT, as, was done in the previous tariff Order of March 2006.
- Clause 2.8.1. of 2005 tartiff guidelines which deals with admissibility of (d) royalty as pass through prescribes the pass through of royalty upto the ceiling level of must lowest bidder in order to avoid loss to the operator. It is, therefore, clear that allowing pass through to the extent of 69.5% of royalty is not automatic. The actual position of NSICT irrespective of the standard capacity position considered in the tariff determination exercise. is with a view to decide the extent of loss so that the quantum of pass through of rayalty to be allowed can be determined within the prescribed ceiling level. This Authority finds it reasonable to assess the loss with reference to the actual capacity of the operator to meet the operating expenditure and the royalty payment as per the Concession Agreement and earn the stated level of return as per the tariff guidelines of 2005. The contribution from the volumes handled beyond the standard capacity is a source available to meet the residual royalty not considered in the tariff computation. This Authority prefers to adopt this approach in the interim as it envisages progressive reduction in the quantum of royalty, if unit rate of royalty does not undergo a change, with the increase in traffic volumes beyond the standard capacity. The details of determining the quantum of royalty pass through for the interim tariff validity period are explained in the later part of this Order. As can be seen, pass through at the level of 39.73% is sufficient as against the maximum permissible level of 69.5%.

The NSICT, in their arguments, has indicated the tariff implications in a situation where the operator decides to handle volumes around 6 lake TEUs which is the MGT level as per the Concession Agreement. The interim approach adopted now provides an incentive to the operator to handle higher level of traffic in order improve his return. Even if the operator chooses to operate at a lower volume level, the users interest will be protected as the tariff computation will recognize traffic and cost only at the standard capacity level.

- (vi). (a). As recorded in para 10(xii) of the tariff order of 22 July 2005, an additional surplus of Rs.473.42 crores over and above admissible cost and permissible return was quantified for the period 2000-01 to 2004-05. In order to smoothen the impact of this adjustment, the surplus was adjusted over a period of 5 years. Accordingly, a sum of Rs.142.02 crores was adjusted in the estimates for the years 2005-06 to 2007-08. This leaves a sum of Rs.94.68 crores to be adjusted.
 - The cost statement filed by NSICT does not contain the abovesaid (b). adjustment as the NSICT has mainly contended that neither the conditions at the time of bidding nor the earlier tariff guidelines contain any provision for effecting such adjustment, it has further argued that such adjustment was disincentive for better utilization of assets by an operator. As mentioned earlier, clause 2.13, of the tariff guidelines requires 50% of the benefit accrued due to estimate variations to be set off white revising the tariff. The condition imposed in the tariff order of 2000 requires the entire (undue) benefit to be adjusted. The NSICT has not challenged the condition prescribed in the tariff order of 2000, which guided the case of NSICT till notification of the tariff guidelines 2005. The NSICT was allowed to retain 50% of the surplus as these guidelines recognise the efforts of the operator in building up volumes. Therefore, adjustment of 50% of surplus coupled with the decision to spread over such adjustment. for 5 years was made. That being so, this Authority does not find any force in the argument of NStCT for not considering adjustment of the balance adjustable surplus in the current tariff cycle. Since the present exercise is confined to one year period as an interim measure, one installment of Rs.47.34 crores is considered for adjustment out of the total remaining unadjusted surplus of Rs.94.68 crores pertaining to the period prior to 2005.
 - (c). The suo motu tariff orders of 22 July 2005 and 7 March 2006 did not reduce the then prevailing tariff to the level warranted by the surplus position estimated for the tariff validity period of 2005-06 to 2007-08. As recorded in para 10(xvi), the additional surplus (over and above the admissible cost and return) will be assessed at the end of the tariff validity period and will be set off in the tariff to be fixed for the next cycle (i.e. commencing from the year 2008). The NSICT has not explicitly objected to this adjustment now as the cost statements drawn up by it treats such surplus as efficiency gain.

The proposed review mentioned in the earlier paragraphs, if it results in a modified approach, then such approach will be applied prospectively. It is not possible to apply a revised approach retrospectively.

It is significant here to mention that the assessed surplus for the period 2005-06 to 2007-08 arises not because of any estimation error or volume increase achieved by the NSICT, but it arises in the context of the decision of this Authority to moderate the tariff reduction for the earlier cycle and adjust the balance surplus in the following cycle. The surplus, therefore, should be assessed based on the actuals of the admissible items for the relevant period reported by the NSICT for the traffic level

considered in the suc moto Order. Accordingly, the past surplus is quantified by considering the surplus upto the traffic level of 1232470 TEUs per annum, being the traffic estimate for the years 2005-06 to 2007-08 in the suo-moto review of NSiCT tariff in March 2006.

Since the difference in the actual traffic and the estimated traffic for the period 2005-06 to 2007-08 is 13,67% which is less than 20%, the surplus on account of the additional traffic is not considered for assessment of past surplus for the period post 2005 in line with clause 2.13, of the revised tariff guidelines.

The net surplus after admissible costs and return for the period April 2005 to September 2008 is assessed at Rs.217.36 crores for the traffic level of 1232470 TEUs per annum. A copy of the cost statement for the period from April 2005 to September 2008 is attached as Annex-1.

- (ď). Insofar as the adjustment of past surplus is concerned, this Authority will be guided by its earlier decisions and the interim approach to be adopted will not be extended retrospectively. Adjusting all the surplus at one go may artificially bring down the tariff in one cycle and cause a steep escalation in the following period. This Authority prefers to avoid such wide fluctuations in tariff level. Further, it is not necessary to allow the benefit of past surplus adjustment only to the users of the terminal in the next 2 to 3 years period. In case of similar adjustment of deficit, if any, the immediate user will be at a disadvantage. Besides, the decision to spread. Over of past surplus over a longer period of 5 years was taken by this Authority in the earlier Order of 2005 relating to NSICT. It is also to be noted that the NSICT while withdrawing its Writ Petition filed before the High Court of Bombay has prayed that they would approach Ministry for consideration of allowability of pass through of revally paid to JNPT. Any decision by the Government other than the existing guideline will have some impact on the surplus position quantified for the said period. This Authority, therefore, finds it desirable to adjust the surplus pertaining to the period April 2005 to September 2008 only after fully adjusting the surplus for the period prior to 2005.
- (e). Since this review is for an interim period of one year, one installment of surplus of Rs.94.68 crores pertaining to the period 2000-01 to 2004-05 amounting to Rs.47.34 crores is adjusted during the period October 2008 to September 2009. Taking into account the unadjusted surplus of Rs.47.34 crores pertaining to the period 2000-01 to 2004-05, a total past surplus of Rs.284.70 Crores would be available with NSICT which will be considered for adjustment in the next review of tariff of NSICT.
- The interim approach based on capacity is attempted for the first time to decide (vii). the tariff revision of an existing terminal and the tariff proposal of the NSICT is arialysed with a view to decide an interim farill for the one year period on a standations basis. It may be relevant here to mention that the Tariff Guidelines of 2008 are not applied fully in this case for stated reasons and only the formula prescribed for determination of optimal capacity is adopted. Further, certain salient points of the said guidelines are kept in view to test the reasonableness of expenditure. Though the gross value of assets relevant to standard capacity is considered in the computation of revenue regularments, the actual return in adjustment of royalty is based on the net assets as per the Tariff Guidelines of 2005. The royalty is allowed only to the extent required to obtain 16% return on net capital employed. This interim approach should not be construed to be the final view of this Authority on the revised approach. As mentioned earlier, the review of the guidelines to be undertaken may result in a different approach which will be followed commonly for all terminals.

- (viii). The guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major port trusts notified by this Authority in February 2008 in compliance of the policy directions issued by the Government of India prescribes the methodology for determination of optimal capacity of a container terminal. The optimal capacity of the container terminal is the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity. Following the methodology prescribed therein and considering the quay length of the terminal operated by the NSICT the quay capacity works out to 11,95,740 TEUs. Likewise, the yard capacity works out to 23,11,292 TEUs. Since the quay capacity is lower than the yard capacity, the value of quay capacity of 11,95,740 TEUs is considered as the standard capacity of the terminal operated by the NSICT.
- (ix): (a). In order to achieve the optimal capacity, the tariff guidelines of 2008 specify the normative level of capital assets. The number of Gray gastry cranes, Rail mounted Gastry Crane, Rubber tyre gantry crane, etc. actually deployed by the NSICT is found to be higher than the normative level of equipment required to handle the standard capacity of traffic.

As the traffic only to the extent of the standard capacity level is considered in the interim approach for the purpose of tariff determination for the future period, the capital cost corresponding to such capacity level can only be recognised.

The gross block of assets reported in the Annual Accounts of the NSICT for the year ended on 31 December 2007 is Rs.97193 lakes. The gross block of container handling assets reported by the NSICT is adjusted and considered for normative level of equipment based on the details of the equipment —wise cost furnished by the NSICT. For all other stems, the gross block of assets reported in the Annual Accounts of 2007 are considered as they are within the normative levels. The net additions proposed by the NSICT to the gross block of assets during the year 2008 are reckined with. Accordingly, the total gross value of assets as on 1 January 2009 relevant for standard capacity under consideration in this exercise is Rs.83864 lakhs.

(b). Clause 4 of Annex — I (relevant for container terminal) of the 2008 guidelines prescribes normative level of container handling equipments and indicative rate for each unit of handling equipment. The cost of container handling equipments based on the per unit rate of container handling equipment given in the 2008 guidelines for the normative level of equipments prescribed was estimated

The gross civil cost as at the end of the year 2007 as reported in the Annual Accounts of NSICT is taken into account as the 2008 guidelines require the civil cost to be recognised at the level estimated by the port.

The IT system cost and other capital cost have been worked out applying the prescribed percentage i.e., 2% and 10% of the sum of the civil and equipment cost, respectively as per the guidelines. Accordingly, the sum of the capital cost as per the norms prescribed in the guidelines and adopting the unit rate of equipment indicated in the guidelines works out to Rs.85108 takhs. This Authority is not inclined to fully rely upon the normative capital cost as per the 2008 guidelines as such approach may allow an unintended benefit of replacement cost of assets to an operator.

(c). It can thus be seen that the gross block of assets as per the Annual Accounts of NSICT after moderation in the equipment cost relevant to attain the standard capacity of 1.19 million TEUs is well within the capital cost estimation based on the guidelines of 2008. That being so, the gross value of assets required to handle standard capacity of traffic with their

values derived from the books of Accounts of the NSICT is considered in this analysis.

- (x). Return to the tune of Rs.13418 takes calculated @ 16% on the gross value of assets of Rs.83864 takes is permissible.
- (xi) The estimate of operating expenses furnished by NSICT are for the traffic of 1.1 million TEUs. While drawing up the cost statement for the period October 2008 to September 2009, the operating expenses which are variable in nature, have been moderated in proportion to the standard capacity. Considering the fact that the operator will incur the fixed costs irrespective of volume of the traffic handled, the operating expenses, which are fixed in nature, have been considered as estimated by the NSICT subject to restricting the annual escalation in the cost to the maximum permissible level as explained in the subsequent analysis.
- (xii) The NSICT has considered different escalation factors for estimation of various types of operating expenditure. The annual escalation of the cost estimates is to be regulated in terms of Clause 2.5.1 of the Revised Tariff Guidelines which requires that the expense projections should be in line with traffic adjusted for price factivations with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. Based on the average inflation rate reported for the financial year 2007-08, annual escalation factor of 4.6% per annum has been adopted for estimation of expenditure projections in the cost statement of tariff cases to be decided during the year 2008-09. Accordingly, the expenditure projections of NSICT are moderated applying the escalation factor of 4.6% per annum. The estimated operating expenses furnished by NSICT for the years 2008 and 2009 are analysed below.

(a) Operating & Direct Labour

The NSICT has estimated this expenditure for 463 employees based on the actual number of employees in the year 2007.

While estimating this expenditure, the NSICT has considered an increase of around 9% in the average cost per employee, as compared to the year 2007 on account of an impending wage settlement. For the purpose of this analysis, the incremental cash outflow anticipated by NSICT on account of the wage settlement has not been taken into account, as the quantum of wage increase is not known now. The estimates furnished by the NSICT for the years 2008 and 2009 has been partially moderated by applying the escalation factor of 4.6%, per annum over the corresponding figure for the respective previous years.

(b). <u>Maintenance Labour</u>

The NSICT has reported this cost for the year 2007 for 109 employees at an average cost of Rs.5.04 takin per employee. For the years 2008 to 2009, NSICT has estimated this expenditure for 113 employees on the ground that new staff will be recruited on a higher salary due to higher employee turnover during 2007.

The maintenance labour cost estimates of NSICT for the years 2008 and 2009 are partially modified applying the annual escalation factor at the stated level.

(c). Equipment Running Cost

(1). Power Cost

NSICT has reported power consumption of 10.91 units per TEU for the year 2007 and has escalated the quantum of power consumption per TEU by around 6% in the year 2008 and by 5% during the year 2009 on the ground that the average power consumption for the years 2005 to 2007 was 12 units per TEU. Since the actual average power consumption for the years 2005 to 2007 is reported at 12 units per TEU, the estimates for the years 2008 and 2009 are based on 12 units per TEU.

The rate of Rs.6.58 per unit as reflected in the copy of the recent electricity bill furnished by NSICT is considered for the year 2008. The escalation of around 7% considered by NSICT for the year 2009 in the unit cost of electricity, is moderated by applying the applicable escalation factor, taking the unit rate of the year 2008 as base.

(2). Fuel Cost

The fuel consumption of 2,19 litres per TEU considered by NSICT for the years 2008 and 2009 appears to be based on the actual consumption during 2007. Therefore, the estimated fuel consumption is accepted.

The NSICT has considered the diesel cost at Rs.38.56 per litre for the year 2008. This rate is updated to reflect the prevailing diesel rate at Rs.38.93 per litre, which is considered for arriving at the fuel cost for the year 2008. The estimates for the year 2009 is moderated by applying the appropriate escalation factor.

(3). Repairs & Maintenance

NSICT has considered an amount of Rs.988.99 takhs and Rs.1026.95 takhs as repair and maintenance cost for the years 2008 and 2009 respectively. If the norm at 1% of gross value of civil assets and 2% of gross value of equipments is considered for arriving at the repairs and maintenance cost as prescribed in the PPP guidelines of 2008, the estimates of NSICT are found to be well within the norms and hence accepted.

(d). Equipment Hire Chatges:

As stated by NSICT, the hire charges are on account of hiring of Inter Terminal Vehicles (ITVs) and trailers. NSICT has furnished copies of contracts entered into with private parties. Though the agreed rates are valid upto the year 2008, the contract provides for review of rate to account for fluctuation in fuel price.

NSICT has considered a rate of Rs.256/- per TEU while estimating the equipment hire charge for the year 2008. This Authority is not in a position to verify this rate with reference to the documents furnished by NSICT because the rates for ITVs mentioned in the contract copy are different and depend on the quantum of TEUs handled with ITVs.

The per TEU rate considered by NSICT in its estimates is relied upon for estimating equipment hire charges for 11,95,740 TEUs. The rate per TEU considered for the year 2008 is escalated appropriately for the year 2009.

(e) Other Expenses

The saturates are moderated applying the applicable escalation factor; taking the actual expenditure of Ma-BBS-25 in the year 2007 as base.

(f). Technical Service See

The revised sariff audelines of 2005 permit payment of Technical Service Fee in an admissible lieus of east under certain circumstances. For allowing technical service (se payable by the private operator as an admissible keft of cost for litriff purpose, its reasonableness is required to the established by applying the yardstick of "arrow length relationship" as per the relevant provision of the Income Tax Aut. 1981. From the documentary evidence furnished by NBICT, it is seen that the concerned income Tax authority has not aliasiowed this expenditure in their sizates/heint for the financial year 2001-02. Relying on the assessment made by the interna Tax authority regarding payment of technical service the by NSKIT to the associated enterprises in the past year, it can be presumed that such payment will be similarly treated for the subsequent years from 2005 to 2010 \$160 ... The NSICT has considered actual technical service fee paid by it of about No. 206 86 antimoduring the year 2007, as this statimetest amount in this separa for the years 2008 to 2010. The estimates of NBICT are escepted. However, the NSICT should produce accomment sertificates in support of admissibility of Technical Sarvise Fee by the Insethe Tab authorities for the Anarchi year 2002-03 oftwards for winfortion during the next of its tests.

(g). Depreciatión:

NSICT has provided Depreciated on the Straight Line Method as per the provisions of the Companies Act, 1986. The depreciation is calculated on the capital base adopting the depreciation rate on equipment indicated by the NSICT.

(h) Overheads:

(1). Management & Administration Overheads

This item of expenditure is mainly the select of the management staff. For the years 2008 and 2009, the NSICT has considered strength of 36 employees as against 34 reported in the year 2007. The recruitment of additional personnel is a framagement decision and hence this Authority accepts the increase in the number of employees in the years 2008 and 2009.

The estimates of the NSICT are partially moderated by applying the escalation factor at the applicable level.

(2). General Overheade

The estimates for the years 2006 and 2009 are moderated be applying the applicable escalation factor taking the actuals for the year 2007 as base.

(3). <u>Preliminary Expenses</u>

The upfront payment of Rs.7.20 crores made by NSICT to JNPT is american equally over the licence pariod of 30 years. The annualized value of Rs.24 taking is allowed as an item of cost in this analysis.

(4). Others

The NSICT has reported that the 16% increase in this expenditure in the year 2008 over the actuals of 2007 is on account of upgrading the terminals operation software to the tune of Rs.70-lettes in the first ignerter of 2008. NSICT has furnished documentary evidence to substantiate its claim. The justification for the increase under this head of expenditure is accepted. For the subsequent years the estimates of NSICT are moderated by applying an escalation factor of 4.6% per annum, taking the year 2006 as base.

(till). Subject to the above modification, the estimated total expense for the years 2006 and 2009 works out to Rs.15321 lathe and Rs.16223 laths respectively. Since this Order is for an interim period of one year, the expenses corresponding to the optimal capacity level for the period October 2008 to September 2009 works out to Rs.15998 latchs.

The resconsistences of the estimates based on the actuals furnished by the NSCIT is tested with reference to the operating cost based on the norms prescribed in the 2008 guidelines. For this purpose, power and fuel cost are estimated based on the consumption norms prescribed in the guidelines of 2008 and adopting the prevailing unit rate of power and fuel explained in the analysis earlier. Depreciation on the normative value of easets is calculated at the rates prescribed in the Companies Act. The estimate of repairs and maintenance cost, insultance cost and other expenses are determined following the norms prescribed in the guidelines. The total operating cost following the norms prescribed in the guidelines works out to Re.18514 laidts.

Since the operating cost for normative field of capacity estimated at Rs.15998 takes for the period October 2006 to September 2009 based on past actuals is well within the operating cost as par the norms, the operating cost of Rs.15998 takes is considered in this analysis for arriving at normative revenue requirement.

- (xiv). The total Operating cost of Rs.15998 latins and the Return of Rs.13418 lakins on the Gross Fixed Assets constitute the Annual Revenue Requirement for the year 2008. Thus, the Annual Revenue Requirement for the year 2008 works out to Rs.29416 lakins, without the royalty component.
- (xv). The Normative approach adopted by the Tartif Guidelines of 2008 does not recognise revenue share / royalty as an item of cost. However, there is a specific direction to allow part of royalty as pass through in the case of terminels which came before July 2003 in tartif guidelines of 2005. The determination of quantum of royalty as pass through for the interim period is discussed as hereinunder:
 - (a). For arriving at the quantum of royalty to be admitted as passithrough, the actual position of the NSICT irrespective of standard capacity position considered for determination of annual revenue requirement. Is to be seen. The NSICT has achieved a traffic of 14,71,723 TEUs in the past. If this traffic level is presumed to be maintained for the period October 2008 to September 2008, the total royalty payable by NSICT to JNPT is Rs.24361 lekhs.
 - (b). The revenue requirement for the traffic level of 1.47 million TEUs will be Rs.36205 leths for the period October 2006 to September 2009 based on the revenue requirement for the standard capacity explained earlier.
 - (c). The total estimated expanditure (excluding royalty payment) for the traffic of 1.47 million TEUs based on the actuals of 2007 and applying the

87/708 acception factor as per the 2005 guidelines works out to Rs. 17504 laking for the period October 2006 to September 2006.

(d). The not fixed assets as estimated by the NSICT for the year 2008 and 2009 are considered for assetsing the actual cost position for the full traffic of 1,47 million TBUs.

The NSIGT has arrived at negative working capital for the years 2008 and 2009. The negative working capital has been adjusted by NSIGT from the net fixed assets for enviring at the capital employed.

The working capital has been sessed in line with Clause 2.9.9. of the tariff guidelines for the purpose of this analysis. The working capital so \ assessed is Rs.89.10 lakks for the year 2006 and Rs.478.41 lakis for the year 2009 which has been considered for enthing at the capital employed.

Subject to the above modification, the capital employed works out to Rs 17018, lathe, and 83112 laths for the year 2008, and 2009, respectively.

Results on capital employed at the rate of 16% is allowed on the modified orgital employed and considered for the period October 2008 to September 2009.

It can thus be seen while accessing the actual cost position, the return on capital, employed has been allowed on the not block of fixed access irrespective of the fact that return on Gross Asset was considered to determine the revenue requirement for standard capacity.

- (9) Taking into consideration the revenue requirement of Rs.36206 laths and total expenditure of Rs.17604 laths for the actual traffic at 1.47 million TBUs and admissible return on capital employed, the net surplus after return for the period October 2006 to September 2006 is Rs.9846 laths.
- (f). For the traffic level of 1,47 million TEUs, the royalty payable by NSICT to JNPT works out to Rs.24,361 linkts. The riet surplus of Rs.9948 linkts is a source to meet the royalty payment of Rs.24,361 linkts.
- (5). As stated territor, one installment of the past surplus for period prior to 2005 to the tune of Rs.9465 leiths is to be adjusted. Since the interim approach emissions to meet the remaining royalty payment from one installment of Rs.4734 laiths which otherwise would have been set-off in the first year of the current terriff cycle. In theil case, the royalty payment not covered even after adjustment of Rs.4734 laiths is seen to be at Rs.9879 laiths for a traffic level of 1.47 Million TEUs. The corresponding uncovered royalty for the standard capacity level works out to Rs.7864 laiths, which is 39.73% of the actual royalty for the standard traffic. If this expanditure is not admitted as pass through, the operator may not achieve a return of 16% on the not execute which will be a loss to them. So, in order to avoid loss, pass through of royalty to the extent of 39.73% is sufficient.
- ii). The targeted revenue requirement after providing for a royalty payment of 39.73% as pass through works out to Rs.37280 talds. The actual container related revenue reported by the NSICT in its Armuel Accounts for the year 2007 is Rs.41592 takes for the actual traffic of 1.47 Million TEUs. The actual revenue is considered to determine the revenue for the standard capacity level of 1.19 Million TEUs on pro-rate basis. This works out to Rs.33793 talds. Hence, the gap between the revenue at the existing tariff level and the targeted revenue requirement is estimated at Rs.3488 talds for the period October 2008 to

September 2009. That being so, the existing tariff is required to be increased by 10.30% to bridge the revenue gap of Rs.3488 lakes. Therefore, this Authority decides to increase the existing tariff by 10.3% as against an increase of 46% sought by the NSICT. A complete set of calculations is attached as Annex-II.

- (xvii). The proposed definition for "NSICTPL" includes NSICT's successors and assigns. The proposed definition for NSICT is slightly medified to include "successors and permitted assigns" reflecting the definition of "(consect incorporated in the License Agreement.
- (xviii). In order to make known the course of action to the defaulting party, the NSICT has proposed a provision for timing of payment and the course of action in case of default. Section 56 of the Major Port Trusts Act, 1965 already centains a provision for timing of payments. Section 59 of the MPT Act also provides for port's lien for rates in case of default by the users to pay the prescribed charges as stipulated in Section 58. Therefore, a separate provision in this regard in the Scale of Rates is not required.
- (xix). The rate of penal interest on delayed payments by users and delayed refund by the NSICT should be 2% above the PLR of SBI in terms of Clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines. The NSICT is agreeable to this position and has proposed the penal interest at 14.25% per annum. The proposed penal interest rate is modified to reflect the prevailing Pt.R of 13.75%.
- (xx). The MANSA has objected to the proposed conditionality to govern levy of penalties for non performance by the NSICT / users. Since the proposed conditionality permits unguided discretion to NSICT to set contractual condition, on case to case besis for performance and penalties, this Authority is not in a position to approve the proposed conditionality. In a recently decided case relating to review of tariff at the Chennai Container Terminal Ltd., (CCTL), the CCTL was advised to propose a suitable efficiency linked terriff model with built-in penalty and reward scheme, such a proposal will be taken up for consideration.
- (xxi). Since the berth hire charges for vessels handled by NSICT are collected by the JNPT as per the terms of the LA, the NSICT was requested to incorporate a conditionality to allow rebate equivalent to berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at its terminal when operations cannot take place due to failure / break down of the shore based facilities. This flows from the principle of not requiring user to pay for delays beyond the reasonable level attributable to the port / operator. Though the NSICT has agreed to include this provision in the Scale of Rates, the operator has insisted for incorporation of a conditionality to govern levy of penalties for non-performance by the NSICT / users as discussed in the previous paragraph.

The conditionality to allow rebate equivalent to berth hire charges has been prescribed in the Scale of Rates of many other private terminals. A condition has been prescribed in the Scale of Rates of some major ports, which came for revision after implementation of revised tariff guidelines to the effect that berth hire charges shall not be levied for the period of idling of vessels for reasons attributable to the port.

There is no reason why the provision prescribed in case of other terminals in this regard should not be made applicable to the NSICT particularly when such provision is based on the principles set out in the tariff policy guidelines issued by the Government. A suitable conditionality requiring the NSICT to allow rebate equivalent to berth hire accrued during the period of idling of vessels on account of reasons attributable to the terminal is included in the Scale of Rates of the NSICT.

The general principle eliquisted in Clause 2.15, of the reviewed print guidelines that the better will not be required to pay charges beyond this reviewable level attributable to the MSICT is also incorporated in the Scale of Rates of MSICT, as agreed by the operator. The MSICT has also agreed to our suggestion to include a conditionality to state that the users will not have to pay storage charges for the partial during which MSICT is not in a position to deliver / shift the sentainer when requested by the users, which is incorporated in the Scale of Rates.

- (xxii) The container handing charges are prescribed under Section 1 to 4 of the Seale of Rates. Each of the said four tariff items does not flet out the services proposed to be rendered for levy of the proposed rates. More indication of activity of each tariff flam will not suffice for the users to know about the details of services proposed to be rendered under each tariff for levy of rates in Section 1 to 4 of the Scale of Rates in the next review of its tariff.
- The NSICT has proposed 86% promium over the indisting rates prescribed for handling tisserdous cargo containers in the grounds of more time taken to handle hadenfore containers, constrained yard space and stime taken to comply with regulatory requirements. Cleue-5,7:3, of the revised tariff getfulnes prescribes promium to the extent of 25% for handling and storage charges of hazardous containers. The NSICT has agreed for 25% premium on storage charges. The premium of 25% is allowed as per the guidelines on the handling charges of hazardous containers also.
 - (xxiv). The concessional rates for coastal container are prescribed in line with clause 4.3 of the ravised tariff guidelines.
- (xxv) The NSICT has made a request to maintain the unit of levy on 24 hours basis for levy of charges for reefer monitoring and constallion on the glound that the 24 hour basis levy is an existing practice. Clause 5.7.1 of the shall guidelines affordate the unit of levy at 4 hourly basis. Therefore, the request of the NSICT to confince with the existing practice cannot be accreted to. The existing charges for reefer modificing and connection at the NSICT; if projectionally calculated for 4 hours will work out to US\$ 4.56 which is comparable with the rates prescribed in the Scale of Rates of JNPT (US\$ 3.502), GTIPL (US\$ 4.850) and CCTL (US\$ 3.220).
- (xxvi). The operator has linked the first seven days free storage period prescribed for ICD containers to submission of ICD documents by the users within 48 hours of discharge of containers on the ground that the responsibility of trains at the terminal in of the users. While it may be removable to stipulate a lime limit for the users to submit the requisite deciments to the operators it dose not appear to be justified for the NSICT to deny any free period for the ICD containers for non submission of the documents. In such cases, the free storage parted prescribed for montal container will be applicable. The proposed conditionally is suitably modified.
- (xovii). The NSiCT has proposed a note to govern twy of storage charges on empty "auction container". To a query raised in this regard, the MSICT responded saying that the proposed note is a clarification in the case of container under sustion where destuffing is done on the terminal and container charges status from loaded to empty container. Since the dwell time charges for storage of containers will apply to empty containers also, the proposed terminate note to govern lawy of storage charges on empty "auction container" is not hecessary.
- (xxxiii) NStCT her proposed different rates for 20' and 40' containers for non-declaration / mis-declaration of histardous containers. The rate proposed for a 40' container is at 1½ times of the rate proposed for 20' container. In the case relating to tariff

fixing at the Chennal Container Terminal Ltd., this Authority held that the rate need not vary with reference to the size of the container for the purpose of levy of charge for non-declaration / mis-declaration, and prescribed uniform rates for 20' container and 40' container. If non-declaration / mis-declaration of container leads to any additional activity, as stated by the NSICT, cost details are required to justify the increase proposed for 40' containers which are not furnished. The proposed rate for 20' container will be applicable for 40' container also.

- (xxix). With reference to the proposed charges for one door opening, MANSA has suggested for continuation of the existing practice. To a query in this regard, the NSICT has confirmed that it is not charging for this service as the service is being rendered so far by the shipping lines. A similar tailiff item is approved in the Scale of Rates of other container terminals like CCFL and VCTPL. Since the service is optimal and will be rendered by the NSICT only at the request of users, the proposed uniform rate of Rs 1000 per container is approved.
- (xxx). As regards the rates proposed for the services towards movement of containers from terminal to rail or rail to terminal, the MANSA has suggested to remove this tariff item on the ground that the charges are included under ICD charges. As confirmed by the NSICT, these charges are payable if there is additional movement carried out by the terminal. However, the proposed charges are in replacement of the existing rate of Rs.400/- per TEU (owards Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) as clarified by the NSICT. This Authority approved a rate of Rs.400/- per TEU an adhor basis towards [TRHO vide Order dated 28 June 2007. This rate has been incorporated in the Scale of Rates of NSICT and the extended validity of the rate is upto 30 September 2008. Since an adhor rate is already available in the Scale of Rates of NSICT, pending review, the proposed rates for additional movement of ICD containers are not approved.
- (xxxi). The NSICT has proposed to impose a penalty of US\$ 5000/- per hour for overstay of the vessel at the terminal of NSICT due to user's fault. The objection raised by MANSA in this regard is with reference to the provision contained in the Scale of Rates of JNPT for levy of penal berth hire charges for overstayals of the vessels berthed at the terminal operated by the NSICT. As per the provision contained in the Scale of Rates of JNPT, penal berth hire charge shall be levied at the prescribed rates in addition to berth hire charges, if a container vessel occupies the berth beyond 2 hours after completion of operations. In the views of MANSA, it is a double penalty for the same default, if NSICT also levies charges for overstay of the vessel at its terminal,

It has to be recognized that when a vessel overstays at the berth it not only occupies the berth after the operations are over but also the landward facilities of the NSICT are clogged; and, the revenue earning time of NSICT is wasted.

As such the penal berth hire contained in JNPT Scale of Rates is in compensation of the strain passed on to JNPT's operations due to overstayal of the vessel whereas the NSICT's proposal to impose a penalty for overstayal of vessel at its terminal is for compensating the loss of its revenue generating time. In view of this position, the proposal of NSICT to impose penalty does not amount to double charging.

Though the Licence Agreement entered into between JNPT and NSICT does not authorise the NSICT to collect vessel related charges, it has to be kept in view that the charge proposed by the NSICT is in the form a penalty for overstay of vessel at its terminal.

Considering handling rate of 25 moves per hour, and 6 quay cranes and taking into account 70% utilization of cranes, as followed for determining standard capacity, the NSICT may lose revenue contribution on account of not being able to handle 105 TEUs per hour. If an amount of Rs.500/- per TEU is considered as

such revenue confidention on ad-hoc basis, loss will be around Rs.52,500/- per fidure. Sifice the lawy is in the form of penalty to act as a determine, a penalty of Rs.1,00,000/- per hour is, therefore, prescribed for overstay of the vessel at the barth beyond 2 hours after completion of operations due to user's fault.

- 14.1. In the result, and for the resons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates of the NSICT which is attached as Annexelli.
- 14.2. Homistly, the revised charges will come into effect after expiry of 30 days from the dilit of Gazette Notification, unless a different arrangement is specifically mentioned in the tariff Order as allputated in Clause 3.2.8 of the 2005 Guidelines. Since the financial position considered in this interim Order this case takes into account the financial position for the period of one year from 1 October 2008, the revised charges shall come into force from 1 October 2008 and remain valid till 30 September 2009. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless approval accorded will automatically lapse thereafter unless approval accorded by this Authority.
- 14.3. The gist of the approach adopted in deciding this case is as follows:
 - (i). Pending review of the terminalwise cost plus approach prescribed in the 2005 guidelines, an interim Order in this case is passed applicable for a period of one year.
 - (ii) (a). Regarding adjustment of past surplus the eldeting guidelines and the decisions in the earlier tartiff Order will apply.
 - (b). Since the interim Order is confined to one-year period, one instriment of Rs. 47.34 Crores out of 94.88 Crores pertaining to the period 2000-01 to 2004-05 is adjusted.
 - (c). The past eurplus for the period April 2005 to September 2006 is assessed at Rs. 217.36 Crores. This will be adjusted in future tariff-after completely adjusting the surplus relating to the period prior to April 2005.
 - (iii). In order to encourage volume efficiency, standard capacity based tariff approach is adopted. The level of standard capacity is determined by applying the formula provided in the tariff guidelines of 2008.
 - (iv). The gross value of assets required to handle standard capacity of traffic with their values derived from the annual accounts of NSiCT is considered. Depreciation is calculated as per the existing guidelines and return at 15% on the gross value of desets if taken into account in the computation of annual revenue requirement.
 - (v). The estimate of operating expenses is considered for the standard capacity, which has been subjected to the test of resconsibleness based on the norms furnished in the Tariff Guidelines of 2008.
 - (vi). The annual revenue requirement constituting the total operating cost and the return on capital employed is seessed without the royalty component. It was observed that at this level of sevenue the operator will not get 18% return on not accest.

- (vii). The 2005 guidelines requires royally to be taken into account for tariff-computation subject to the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder provided there is loss. Therefore, the actual position of the NSICT irrespective of standard capacity based position considered in determination of revenue requirement is to be seen. The quantum of royalty pass through which will provide a return as per the tariff guidelines of 2005 is determined after meeting all cost and the royalty payment as per the Concession Agreement. After adjusting one installment of past surplus, it was seen that a pass through at the level of 39.73% is sufficient, as against the maximum permissible level of 69.5%.
- (viii). Revised targeted revenue requirement with admissible royalty expenditure is calculated and compared with the existing revenue. The analysis reveals a revenue gap of 10.3% which is decided to be met by an across-the-board tariff increase.
- (ix). This interim approach provides a framework that would encourage an operator to bring efficiency in operations to handle volumes higher than the standard capacity level considered for tariff computation in order to improve return on investment. With rising volume of throughput, an operator would be in a position to riset the payment of royalty which is not allowed as pass through. With increase in volumes handled, it is possible to progressively reduce the level of permissible level of royalty pass through in tariff. Also, rising volumes will benefit port users and trade at large. Besides, this approach will also discourage capacity under utilization.
- 14.4. The validity of the existing Scale of Rates of the NStCT is deemed to have been extended beyond 3 August 2008 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates.
- 14.5. The NSICT is required to furnish to this Authority a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of the year beginning from the 1st quarter ending on 31 December 2008, in the same format in which the cost statement for the tariff proposal is filed.

BRAHM DUTT, Chairman [ADVT III/4/143/2008/Exty.]

Annex I

PORTONA SINEVA INTERNATIONAL CONTACTION TRANSPORTAL LENGTON								
- ; .	Cost Statement for the part							
	Perticulars	Athenis						
		2000 =	7000	2007	2000 **			
	Traffic (In MYs./ TRUe)		1341574	1471723	110379			
4					· ·			
	Tetal Conrection Dissens Container handling income	33,459.59	39.165.57	41,626,64	31,219.9			
	Other	12.46	51.35	46.32	34.7			
	Yotal	33.512.66	20,224.97	41,472.94	31,254.7			
_								
Щ	Geration Costs Operating & Direct Labour	967.31	1.162.22	1.253.67	980.7			
_	Haintanence Labour	340.87	\$15.70	548.98	446.7			
	Esterom Rereiro Costo	2.052.72	2.992.71	2,786.31	2,554.3			
	Revetty / revenue share	3.371.40	4994.35	10,661,97	10.494.4			
	Editionant life	144.4	2.574.78	3.365,02	2,655.5			
	Other excellents Facilities Fee	793.10 377.17	20.10	961.25 326.59	<u>759.5</u> 245.2			
	Tetal	7.449.40	15.394.41	19,431,14	15.134.4			
					<u></u>			
ш	Digredation	3,639.86	4,767.05	4,624.86	3,428.1			
٠								
N.	Overheads Planeparent & Administration overheads	199.61	519.45	366.49	344.5			
	General Overheads	85.25	92.14	93.30	73.1			
	Programming departers of Charles Lahament Market	28.00	24.00	24.00	18.0			
	OT							
	Others	1.717.6	1/17/17	1307.4	1,139.7			
	Total	2.2	2.000.70	101149	1.574.54			
٧	Operating Surplus / (Deficit) (f) — (ET) — (EE) - (BV)	19,002.02	14,995.49	15,506.43	ē,119.4			
M	Pleance & Marcelloneous Escous (PME)		<u> </u>		<u> </u>			
	Poplit on sale of admits	2.00	30.30	35.40	0.0			
	Total	. 0.00	30.80	35.61	0.0			
VII	Pinance & Histollemone Expenses (FHE)				· ·			
	Lass on sale of peeds	67.33	0.00	0.00	0.9			
	Teta	07.33	0.00	0.00	0.0			
uėre.	PRE Lass PRE (VE) - (VE)	67.33	0.00	0.00	0.0			
								
D	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIXI)	10,314.00	17,020.37	15,341.00	0,1154			
×	Copiled Employed	69,363.98	65,316.75	60,292,55	57,012.1			
A	Roturn on Capital Stapleyed	7,841,48	9,797.\$1	9,005,01	4,041.4			
X01	Hait Sarphus / (Deficit) (III) - (XI)	10,511.34	7,220.06	5,694.23	1,273.9			
	Total Hat Surplus for the traffic level of 1233470 TEUs per annum for the period April 2005 to Suplimber 2000.	21736.14						
XOV	Surplus assessed in the 2005 tariff Order participing in the period 2000 to 2004 to be adjusted.							

Statut.

^{**} The astimutes is considered for the period from October to December 2006 in the current tariff review cycle.

^{**} The estimates for the period 2009 is considered for the period January 2009 to September 2009.

ANNEX - II

COST CALCULATION FÖR TARIFF REVIEW OF NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED

1) Calculation of Optimal Capacity of NSICT.

1 Ontimal Quay Capacity:

Optimal Quay Capacity = A * B * C * D * E TEUs

where,

A = Number of Gantry Cranes deployed for work in an year.

B = Number of working hours of gantry cranes in an year.

C = Average number of moves per gentry crane.

D = TEU ratio

E = 70%

Norma	Capacity based on 6 Cranes
= Berth Length / 100	= 600 metres / 100 6
= 24 * 365 hours	= 24 * 385 hours 8760
= 25 moves per hour	= 25 moves per hour 25
= 1.3	= 1.3 1.3
= 70%	= 70% 70%

2 Optimal Yard Capacity:

Optimal Yard Capacity = 0.7 * <u>G * H * P</u> TEUs

where,

G = Total Ground Stot in TEUs
H = Average Stack height
P = Period in number of days
S = Surge factor
D = Average Dwell Time

Nonna	Capacity based	Capacity based on norms		
= 720 TEUs per hectare	= 720 * 19.6	14112		
= 2.50	= 2.50	2.50		
= 365	= 365	385		
= 1.3	= 1.3	1.3		
	≃ 3 days	3		
= 4 days for import & 2 days for Export	(292 TEUs			

Therefore, Optimal Capacity of the NSICT is

1195740 TEUs

Note:

Total area aliotted

Considering available yard area as prescribed for Coal/ Iron Ore in PPP guidelines at 70%

28 Haciares

19.6 Hectares

2) Calculation of Capital cost

Perticulação	Critical Mining of America for an 91.01.2000 & adjusted for recreasing level of equipment (Depart in Labor)	Worldnya
Chvil Gost	42040	Chima Value of Bulletings on \$1,12.8507 as per Anniel Accounts of NSICT.
Container handling Equipment		Godes Value of Machinety & Read Backan'on 21, 12,2007 as pay Americ Accounts to the place letter, (i) Read on the symbol of equipments and their returns values as given by NS/CT. The following values are excluded to exten at the actual value for the resonates number of
Chang Geogley Crains Red Mourgag Genter Grane Rubber Tyrad Ganity Crains Reach Stacter/ Top Lift Truck Tracker Trailiers Others	19467 2433 19800 334 1496	Equipments as prescribed in PPP glidelines of 2008. PE. 25566, 10 Leiche / 9 * 2 Cranse =
is stephni Cont.	_	Stone Value of Computers & Salinary se on 31.12.2007 on per Annual Accounts of
Franklers & Plateries	7396	Organ Vision of Functions & Fittings and Office Equipment on \$1,12,2007 on per Abrount Procures of NEKOT.
Veliking	776	Groups Vision of Vehicles in an 61/12,2007 on per Amount Accounts of NSIST.
Uplront Egg	744	Brees Volum of Uplaces Phyrheir as as 31.12.2007 on per Angual Accessin of MSICT.
CHOCAN FORED ASSETS AN ON	200	
Med Additions programed to the Street Mark of smooth during the Jear 2000	1231	
GROSS PURED ABBETS AS CO. 1.1.2003	13	444

3) Actual Quantiting spet for normative level of traffic for the period from October 2006 to September 2009.

	(Пирес	
d 13 marries and	3 more	124
127	1886	1362
	447	818
713	2211	3060
1	2015	3317
243	705	1045
62	245	327
196)	3163	4118
118	360	475
24	n	101
. 6	NÁ	24
• /		
350	1101	1671
331	12(1)	101
	227 148 788 883 92 195 115 24 8	227 (486) 1462 667 786 2311 812 2013 283 768 62 245 1163 1163 24 77 6 18

4) Return on Gepital Employed.

Particulars		Norma	_	Workings	T	Report in Labba
Return on Capital Employed	-	& 1815, of Group Firms Assets	7	18% - Rs 9365 4 bids	T	13410
Comment Comments (September 1997)	•		Į		ι	

Normative Annual Revenue Requirement:

	Ra. In Laure
Operating Cost .	15999
Return on Capital Employed	13416
	29418

(b). Monitotive revenue requirement for the period from October 2006 to September 2009 ofter applying annual escalation

Ra. lo Lakha For the period from October 2006 to Merch 2009 (on prorate basis) 14706 For the period from April 2009 to September 2009 applying excelsion 15114 (1.e. 60% of 4.6%) of 2,78% 29422 Total Revenue requirement

6) Estimated Operating Cost for the actual traffic of 1,47 million TEUs for the period from October 2008 to September 2009. Ra. In takhe

Particulars	2006 (for three months from Cototer 2008)	2009 (for eine months upto Suptember	Total Expenses for one year
Operating & Direct Labour	327	1026	1353
Mantenance Labour	149	487.	
Equipment Running Costs	852	2568	3519
Equipment Hire	685	2778	3693
Other expenses	253	795	<u>+048</u>
Technical Savice Pee	52	245	327
Depreciation	1143	3785	
Menegement & Administration	115	380	475
General Overheads		77	101
Preliminary expenses & Uphort	6,	16	24
Others	380	1191	1571
Total Expense excluding Royety	4216	13388	17804

7) Computation to arrive at the Quantum of Royalty admissible within the maximum of the second quote of 69.5% Rg. in takha

. Sr.No.	Particulare	zooo (nir dinge mandha (rom October to December 2008)	months upto September 2000)	TOTAL
1	(TEUs)	367631	1103792	1471723
. 2	Operating Revenue based (on corrective level i.e. as per step 5 (b) for the actual estimated traffic of 1.47	\$0.61	27154	24208
3	Total Expenditure (from 6 store) (excluding poyety)	4216	13394	17504
4	Capital Employed	67,012	59,112	
5	Return on Capital Employed	2,280	6,373	8,654
6	Mer Burplus after total Expense and ROCE (2.	2495	7313	164
7	Full Royally	\$093	19329	24361
	Royally not covered by net surplus (7 - 6)	2477	11935	14413
9	One instalment of past surplus for the period 2000-			4734
10	Royalty not covered even after adjustment of past			9879
11	Rayaby to be added to the normalive revenue requirement for the normalive capacity level of 1,19			7884

(9679 * 1195740 (1471723)

8) Targetted normative revenue after allowing royalty as in (7) above for normative capacity of 1.19 million TEUs

Rs. in fakto

29418 Normative Revenue es in 5 above **7884** traffic) Torgettad revenue requirement 37280

increase / Decrease in existing term required

Targetted Normalive Revenue Requirement for the period from October 2006 to September 2009 (from 8 37280 41502 Actual Revenue reported in the Annual Accounts for the year 2007 for the traffic of 33703 Actual Revenue Estimated at existing built by October 2006 to September 2009 by normative capacity of Revenue Gap 3486 10.3%

% increase in existing tariff required

Annex - IA

SCALE OF RATES NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIBETED

PREFACE

This Scale of Rates sets out the charges payable to Mhava Sheva International Container Terminal Limited for use of earvices and facilities provided at the Mhave Sheva International Container Terminal.

1.0 DEFINITIONS

in this Scale of Ratios, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- 1.1 "NSICT" means Nhava Sheva International Container Terminal, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- 1.3 "Coestal Vessel" shall mean any vassel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coestal license leaved by the competent authority.
- 1.3 "Container" means the etandard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.4 "FCL" means Containers said to contain Full Container Load.
- 1.5 "Foreign going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.6 "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under MO.
- 1.7 "ICO" means inland Container Depot.
- "LCL" means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer) experter).
- 1.9 "Over Dimensional Container" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like stirigs, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- 1,16 "Per day" means per calendar day or part thereof.
- 1.11 "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- 1,12 "Port" means Jawahariai Nehru Port Trust.
- 1.13 "Shut Out Container" meens a container, which has enlared the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- 1,14 "Transhipment container" means a Container discharged from one vassel, stored in NSICT and transported through another vassel.
- 1.15 "VIAN" means Vessel Identification Advise Number.

2.0 GENERAL

2.1 Containers less than and upto 20" in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.

- 2.2 in general all charges for containers more than 20 feet in length and upto 40 in length will be 150% of the applicable charges
- 2.3 Handling charges for containers more than 40' in length and upto 45' in length will be 200% of the applicable charges.
- 2.4 Containers other than that of standard size requiring special devices / slings / hand(ing will be charged as per Section 4 below. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.
- 2.6 Containemetated charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into time port timits (in case of import containers) and on the date of entry if of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for reconversion of the dollar defining into Indian rupees.
- 2.6 All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupes on the grand total of each bill.
- 2.7 (i) The user shall pay panel interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the NSICTL shall pay penel interest on delayed refunds.
 - (iii). The rate of penal interest will be 15.75% per annum. The penal rate chosen will apply to both the NSICTL and the port users accusite.
 - (iii). The detay in refunds will be counted only 26 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is tape;
 - (iv). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the NSICTL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts. Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- 2.8 (i) A foreigngoing vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Communicon Order.
 - (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (iii). In cases of such conversion, cossist rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by discharge ports.
 - (v). For dedicated Indian coastal vetsels having a Coastal ficence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- 2.9 The consolidated charges as above include the following elements, viz Stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, lastling / untashing, atowage planning etc., whartage on tare weight of containers and containerized cargo, transportation and contribution towards retirest infrastructure.
- 2.18 The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NSICT.
- 2.11 Incase yease! Idle due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of NSICT or any other reasons attributable to the NSICT, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling shall be allowed.

Consolidated charges for movement and Mittilling of containers and containersed cargo.

SECTION = 1 CHARGES FOR ALL NORMAL AND REEFER

A. Ship to yard / yard to ship using port erang.

Particulare	Foreign-golds (In Rs.)	Constal (in Rs.)
Par Loeded Container		
Not Exceeding 20' in length	2524	1514
Exchange 20' and unto 40' in length	3786	2272
Over 40° in lessite	5048	3029
Per ICO Container		
Not Exceeding 20' in langth	2524	15\$4
Extending 20' and upto 40' in length	3786	2272
Ovic titt in langth	5048	3029
Part Empty Comment.		
Not Exceeding 20" in levigith	2038	1223
Exceeding 20" and upto 40" in length	3057	1834
Gvet 400 in legath	4076	2446

B. Yard to 6FS / OFS to yard - Transport and lifts at CFS

Particultura	Foreign-going (in Re.)	Coantro (in Re.)
Pat Lobded Container Not Extreding 30' in length Extracting 30' and upto 45' in length Over 40' in Longith	 886 1347 1796	898 1347 1796_
Per Besisty Controller. Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 46' is sensith	898 1347 1798	698 1347 1796

C. Yand to Rail / Rail to Yard for ICOs only

Particulars	(Foreign-going	Constal (In
	(in Re.)	Rs.)
CD Containe		
Not Exceeding 20' if length	1262	1262
Exceeding 20' and upto 40' in length	1893	1803
Over 40" in length		2524

D. Yard to Truck / Truck to Yard

Particulare	Foreign-going (in Re.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Carteliner Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 40" in length	358 582 776	368 582 778
Small Container Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 40" in length	388 582 778	368 582 776

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently.

SECTION - 2 CHARGES FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Container	2912	1747
Not Exceeding 20' in length		
Exceeding 20' and upto 40' in length	4368	2621
Over 40" in length	5824	3494
Emphy Container	, , ,	4
Not Exceeding 20' in length	2524	1514
Exceeding 20' and upto 40' in length	3786	2272
Over 40° in length	5048	3029

Note:

- 1 A transhipment container is the one, which is discharged from one ship. Stored in the yard and transported through other vessel A transhipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate.
- 2 A Shut out charge as per Section 7 shall apply if -
 - (a). The vessel nomination is changed; or
 - (b). If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berified.

SECTION - 3 CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINER

A. Ship to yard using port crane.

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Container		
Not Exceeding 20' in langth	3155	1893
Exceeding 20' and upto 40' in length	4733	2 839
Over 40° in length	6310	3786
ICD Container		
Not Exceeding 20' in length	3155	1893
Exceeding 20" and upto 40" in length	4733	2839
Over 40" in length	6310	3786
Transshipment Container		
Not Exceeding 20' in length	{ .3640	21 84
Exceeding 20' and upto 40' in length	• 5480	3276
Over 40" in length	7289	436B

B. Yard to CFS - Traceport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Container Not Exceeding 20' in length	971	971
Exceeding 20' and upto 40' in length	1455	1 456
Over 40" in tength	194,1	1941

C. Yard to Rail for ICDs only

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
ICD Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 40' in length	1456 2184 2912	1456 2184 291 2

D, Yand to truck		
Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in tength Over 40' in length	485 728 971	485 728 971

SECTION - 4 CHARGES FOR ALL OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS.

A. Ship to yard using port crans...

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coestal (in Re.)
Looded		-
Not Exceeding 20' in length	5047	3028
Exceeding 20' and upto 40' in length	7571	4542
Over 40" in length	10094	6056
Not Exceeding 20" in length	5047	3028
Exceeding 20° and upta 40° in length	7571	4542
Over 40" in length	10094	8058
Transshloment		,
Not Exceeding 20' in length	5047	3028
Exceeding 20' and upto 40' in length	7571	4542
Qver 40" in length	10094	6056
Enetz	_	-
Not Exceeding 20' in length	4077	2448
Exceeding 20' and upto 40' in length	6115	3669
Over 40" in length	8153	4892

B. Yard to CFS - Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-going (in Re.)	Constal (in Re.)
Londed Container Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 40' in length	1796 2694 3591	1796 2694 3581
Empty Container Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 40' in length	1796 2694 3591	1796 2694 3591

C. Yard to Rail for ICDs only .

Particulara	Fareign-going (in Re.)	Coastal (in Re.)	
ICO Not Exceeding 20" in length Exceeding 20" and upto 40" in length Over 40" in length	2524 3766 5046	2524 3786 5048	
Empty Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 40" in length	2524 37 5 8 5048	2524 3786 5048	

D. Yard to truck

D. TATO DO CIUCA		
Perticulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Loaded Container Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 40' in length	777 1165 1563	777 1165 1553
Empty Container Not Exceeding 20' in length Exceeding 20' and upto 40' in length Over 40" in length	777 1165 1553	777 1185 1563

SECTION 5 - Hatchcovers of vessels

Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)

- A. When placing the hatchcover on the quay
- B. Without placing the hatchcover on the quay

	Rate in US\$			
	77.59			
ŀ	31.04			

 $A_{i} = A_{i} + A_{i} + A_{i}$

1.00

2000 NASSELLIA

SECTION 6 - Restows FCLs & MTs

Shifting containers within the vesset (per move)

A. Hatch to Hatch shifting. FCL 6 MT 40

B. Other than (A). FCL & MT 40' FCL & MT 20'

FCL & MT 201

ŀ	Rate in USS	
ı	19200 11 000	
	38.79	
	25.87	
1	•	:
1	155.17	
	103.45	
	a management of the second	

Handling charges for containers more than 40' length and up to 45' in length will be 200% of the applicable charges.

SECTION 7 - Shut outs/ Renomination of containers

A. Shutouts Charges.

FCL & MT 40' FCL & MT 20'

B. Transportation of shutosit containers

FCL & MT 40' FCL & MT 20'

		l
	77.59	l
	51.73	l
1	<u></u>	ı
	Rate in Rs.	l
Г	2482	I
١.	1655	I
	. · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	ŀ

Note: In the case of Shutout Container, the free storage period will be given to the Container in accordance with free storage period prescribed at Sariai no.5 of Section 9 from the time the container is first received till the shutout event. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on

SECTION 8 - Reefer Monitoring and C	Connection (per 4 hours)
COLORED AND	

FCL 8 MT 20'

FCL & MT 40"

Pre- Trip inspection (including supply of electricity)

Clearing of containers
FCL & MT 20

EVO1		MT.	584	
FCL	œ		2 U	- :
FCL	8,	MT	40"	٠-

Rate in US\$:_
5.17 : 17.75	
50.00	
2.00 4.00	

Note: 1A refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature is considered a reefer container.

- 2 Above tariff does not include parameter setting or repair and maintenance of malfunctioning reefers. Charges are also applicable to restow reefer containers.
- 3 Pre- trip impection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of costainers are optional services and shall be rendered when requested
- 4 Additional electricity changes of US\$ 31.04 for 20" & US\$ 46.58 for 40" per calendar day will be applicable in case of Reefer Reslow Containers also

وواه کي...

00%

කියවසර ශීල්ණ මන්දුල්ල් පුණු දිවුන්නුවල්දු

Hand the State of Appendicts to Method & Hand One his his control of

n protection described abbandance for the contraction of which is enjoyed and the text of the true that the du

Charges for Container stomes

box desimate the partition of a solution of the first partition of t	Upto 20" in	Above 20'	Above 40' in	1
		40' In	DOTE A STORES S	Saffyr Hann i me
			[ল বঁহু ওলা : জ
15 states are to a symbolic to the countries of the count	FIQA V 2- 11-58 - 201	Free dez de n set ie de	Free los ⊜ teotros de la	Restance of the
「 『可動物開発機 会は名詞と称をは、名言のもいとはなけるとあり、こととはいません。 こと こうかん ずた みかとった事	resist orium ente. Lorin 3010 entes	n a magani da da da da da da da da da da da da da	re in Heure ry in A	nei at eve
peyana 30 days	ntgeβ 14:34 yin i	s s d 3 23.68 1 (*)	กรกร ศ8:02 สถะว	මේ වෙනුම් එනුදුර
EXPORT - FCL & LCL				1
ว <mark>ี (เมื่อเสีย) ซิดตรมหลังส</mark> ามาที่ พ.ศักราชส์ชี คราสซายตา เอากายาก ตามหลัง และ โดยเมลดีกำระได้รับ	াক¢্র ্টিপু রার (a lagas t me crei	ili sang Etan tikatan	o edi opas
est primitiv edo s'anti es majulua poren Artito Acoallia nivero cipotenti esti erapi. Bullinari	arma n M qasid	1 03/19 6 (8) 1 29	រួកម្មក្នុង គឺភូមិ បាទ ភព	t avec at
17 PT PRIT NIN See Propo lition matel extraorition as Benefit by the second of the second	and single the first of the	Market N新提供 表现金	aba na khith hisasi	1 5 可将的基础的
	74 5 7 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4			
First 15 days	3,58	7.16	10.75	now Assist
	7.17	14.34	21.51	l
	14.34	29.69	/3 ,02=	H MOLTO
TURV от 1996 устана выстания быть од от 1998	្រា ទ១ ប្រទះបទម្រ ន្ទទូ នកែង	F ree 76 tú ∰ajajisti	广(99 (200 至 里等 第1776)	ofercus o
6-30 days	Charles and Artist	Des Brandstane	នេយ បញ្ជាតិទទួកកា នៅ	P Grandenic
() 90	6,31	12.52	18.93]
The state of the s		308. 28.24. 00	ର ମଧ୍ୟ <mark>କ୍ରୟ ଅ</mark> ଧାନ ଓ	antecon :
(1495 Edition 1496		28314 000 40 A	Programa ocerita	ឡូវភូមិ (៩៩) -
-45 devs				
hereafter	7.17		1	GUN E O
				od esporta
	3,58	7.17	10.75	
	ម្រាក្សាសីស្សាន			5 000)#3513
	14.34	28,68	43.02	ł
Hist 15 days	1. 194. 28 A-197 II. 1. 188	h Majaggi tao	#210475 (2010)366 10 76	k arajauj
CHANGE CONTRACTOR CONTRACTOR CONTRACTOR CONTRACTOR CONTRACTOR CONTRACTOR CONTRACTOR CONTRACTOR CONTRACTOR CONT	UNI 19 199 U 50	kati 14.34 0131	Kari 對對 ino f	7566 951)
APPENIA SO CINES	4.34	28.00	900831 7 killer (886 7(0)40
hange of status to local delivery	مرح کی ارتصاد ادر رح		hacaseinain tr	f Jacuai sus
(中央) 会 (1875) 1-16 dime				1110000
	3,58 sa co nstitu to de	7.17	10.75	TOWASS :
Aveni all deserte shipwes present you have succided a line refer to the s	- 18.11年 年 (1.15 11金金 (2) a	100円年2月年 × 10 c ve 20 0日 連貫 (2014	1962年第17年 19	2007 A
	Export - FCL & LCL 3. To that becomes a marker was accorded or an accorded to accorded to the additional and the surface send of washing a marker was accorded to	Export — FCL & LCL The first personance of metric calls are before and constraint to the first region of an are subjected and the subject of the first personance of the subject of the first region of the f	Export - FCL & LCL In this transmana are active only access and a	Export - FCL & LCL The list became and a refer of the construction of the constructio

- 1 Storage period for a container shall be reckened from the day fellowing the day of tending up to the day of goding / degrees / removal of container. Free dwell lime (storage) allowed shall be such that of customs notified holidays and port non-working days.
- quantly changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the concessional storage charges. The storage changes for a transmission shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.
- In case of ICO container, if documentation is sufficient within 46 hours of date of landing of containers, the storage personal or insedays for loading the continuer on rail will be applicable. Date the tree strugge pends presented for normal continues will be applicable
- स्तरणाञ्चरप्रदेशको भागान हेंकै । उर्थयम् । यु एक्सम् । हर्गक एको १६ एकम्प्रताराज्य वर्षे लेक्स्हान 4 Normal import containers autoequently shanging the mobile of dispatch to real will enjoy the tree participation to normal property. containers only. The state of the state of the state of the problem to suppose as a section of the state of the s
- 5 The total storage period for a structure chainer chain be extrusted from the day tokewing the day when the comminer has because shukuli (III the day of Shyrmont / delivery. nange of states of Container from Hos to Rund or work as as
- प्रतिकृतिक स्वरूप के मिध्युक्ष प्रवेशक के दिवस । १७१ वर्ग \$ Over high and over digraphic natice of laboral shall attract price the nothing applicable changes.
- 7 For hezeroous containing the storage charges shall be 25% more under the respective that an pively phone of the second
- 8 The users will not have an pay always for the partor during which NSICT is you to a payment and the company of the partor during which NSICT is you to a payment and the company of the partor during which NSICT is you to a payment and the company of the partor during which NSICT is you to a payment of the partor during which NSICT is you to a payment of the partor during the partor duri when requiremed by the paper.

- 9 The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of infination of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
- (f) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii) If the consignee chooses not to leave such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- (iii) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
- (iv) the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (v) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the attputated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (vi) Where the container is seized/configcated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cause to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the nacessary formelities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignes from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

SECTION 10 - Procedure and Charges for Inter Terminal Transfer of Transhipment Containers between NSICT & JNPT.

The following procedure and charges for inter-terminal transfer of transshipment containers between JNPT and NSICT:

- (i) Procedure for handling transshipment (TP) containers:
 - a TP containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs; and, the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
 - b Similarly, TP containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.
- (ii) Charges for handling TP Containers:
- # If a confainer is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, the charges will be as under:
- (I) 50% of transchipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT.
- (ii) For the same container the NSICT will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also savy a charge of Rs. 1575/- (for 20") or Rs. 2383/- (for 40") towards inter-terminal transfer.
- b If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:
 - (i) The NSICT will charge 50% of transshipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates.
 - (ii) For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges and in addition, also levy charge, towards inter-terminal transfer as per its Scale of Rates.

Section 11 - Miscellaneous Charges

S. No. Particulars	Particulars	Rate per Container (in Rs.)		
	Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length		
15.	Fixing/ removal of seal	200	200	
(1).	Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose, by prior arrangement.	200	300 .	
₩).	Charges for shifting within the Terminal for customs examination or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery with Prior arrangement with user.	1875	2813	
N)	PCO Change	2482	3723	
ν). -	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa	2482	3723	
<u>vi).</u>	Fixing/removel of Hezardous Sticker (per container)	2 <u>00</u>	200	
vil).	One Door Open Charges per container	1000	1000	
víii).	Cancadation of documents - per EIR	100	100	
	Non-declaration / Mis declaration of Hazardous containers	3000	3000	
<u>(a)</u>	On-Wheel Customs inspection (per container)	800	600	
x]	Vessel overstay due to User's fault - Rate per hour	100000	100000	
<u>xi).</u> (xli).	Sending Containers survey report/Photo at Gate through electronic process per container		400	

Hotes

Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers.

"One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (eg. Onion) and when door opening and seconing is certified by the terminal.
 "Fiding of Seal". Boilte seeks shall be fixed on every container univing at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle shall on

3 "Fiding of Seal". Bottle seeks shall be fixed on every container univing at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping line. The first of such containers on which a seal is allowed by the terminal shall be infigurated to the lase. Seal charges will be applicable for resignal of seals size.

Triving/removel of Hazardous Sticker. Hazardous etickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimets is writing to NSICT to undertake the said activity, within the terminal.

On-Wheel Customs inspection. The on-wheel inspection of a container shall be allowed a the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No starting/ destuding, even partially, when he received retrieves.

what be permitted within the terminal premises.

Non-Declaration / fills-declaration of Hazardova container. The Customer has to declare the trazerdova nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardova details to MSICT. The above charges are only for non-declaration/mis-declaration of the hazardova nature of the container. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non-declaration or mis declaration shall, however, be on the customers account.